# MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1944 JÚLIUS 1. (VII. ÉVF. 13. SZÁM)



ÁRA 1 PENGŐ

Gyakorlórepülés után vidáman ugrik le a magyar rombológépről a pilóta és német szakoktatója

# MAGYAR VADÁSZOK KÖZÖTT

Valahol Nyugat-Magyarországon, egy hadirepülőtéren felkerestük az egyik legeredményesebb magyar vadászrepülőosztályt, amely 34 légigyőzelmet aratott az elmult hónap folyamán és ebből 27 győzelem mindössze két napra esik. A vadászosztály nemrégiben tért haza a keleti frontról, ahol két esztendőn keresztül vívta szünet nélkül kemény harcát. Több mint száz légigyőzelem volt e harcok eredménye. Május óta Magyarország légterét védik az angolszászok légiostroma ellen és az osztály jelvényével, a vörös pumafejjel díszített Messerschmitt 109-esek méltók maradtak eddigi sikereikhez: a szovjet pilóták után most az angolszász repülők ismerik meg keserű lecke árán erejüket.

Az osztály parancsnoka, vitéz Heppes Aladár őrnagy, maga is hét légigyőzelem tulajdonosa, egyike a legkiválóbb magyar vadászrepülőknek. De az osztály minden egyes tagja ismert és kitűnő vadászpilóta, akiknek oroszországi kalandjairól sokat hallhattunk annakidején. A Puma-osztály két híres pilótája, a két legtöbb légigyőzelmet aratott magyar vadász, vitéz Debrődy György hadnagy és vitéz Molnár László hadnagy. Mindketten 18—18 győzelemmel jöttek haza a keleti frontról. Azóta Debrődy 20-ra kerekítette ezt a számot, Molnár pedig mult héten lőtte le 19-ik ellenfelét. Puma-vadász Tóth Lajos hadnagy is, aki 11 légigyőzelmet mondhat magáénak. Fávay-Vajna hadnagy, vitéz Szentgyörgyi törzsőrmester, Fábián őrmester, repülőnevén Koponya. Mindegyikük számos légiharc hőse és nevük ismerős nem csupán minden magyar repülő, de lapunk olvasói előtt is.

A két nevezetes nap, amikor az osztály a 27 angolszász gépet lelőtte, június 14. és 16. volt. Mindkét napon óriási ellenséges túlerővel kellett szembeszállniok, de az osztály valamennyi vadászpilótája kiválóan teljesítette a parancsot és jelentős saját veszteség nélkül sikerült a kiváló eredményt kiharcolnak. Ha aránylag kicsi is a veszteség, mégis nagy űr marad az eltávozott bajtársak után! A pumavadászok kegyelettel őrzik az első napon hősi halált halt Király Gyula és a második alkalommal dicsőséges légicsata után lezuhant Kőhalmy János főhadnagy emlékét.

*

A pumavadászok hatalmas repülőterén szétszórtan állnak a karcsú 109-esek. Mindegyikük oldalán ott virít a harapni készülő vörös pumafej, de ez díszíti a repülőteret körülölelő fenyveserdőben megbújó „Pumaszállás" faragott kapuját is. A magas fenyők alatt húzódnak meg az osztály álcázott barakjai, sátrai. A pilóták, minden pillanatban készen a bevetésre, itt töltik el a napot. A rádióssátorban állandó szolgálatot tartanak és figyelik, nem érkezik-e jelentés a központtól ellenséges gépek berepüléséről, a repülőtéren álldogáló gépek körül pedig szünet nélkül foglalatoskodnak a szerelők. Reggeltől estig készültségben van itt minden ember, bármelyik percben készen arra, hogy felharsan a riadó jele és a vadászoknak levegőbe kell emelkedniök, hogy ismét újabb légicsatákat vívjanak meg.

Pihenő repülői körében találjuk meg vitéz Heppes Aladár őrnagyot az osztály parancsnokát. Kemény, markáns katonaarcával, ruganyos, kisportolt termetével a magyar vadászrepülőeszmény megtestesítőjének látjuk, aki egyben rábízott alárendeltjeit saját példájával nevelő hivatott vezető is. Heppes őrnagy éppen helyettesével, Horváth Gyula századossal beszélget, mikor hozzájuk lépünk és megkérjük őket, mondják el nekünk a pumavadászok két nevezetes napjának történetét.

Mivel 14-én Horváth százados vezette az osztályt, ő kezd előbb beszélni.

— Délelőtt 10 óra után riadóztattak bennünket — kezdi — és azt a parancsot kaptuk, hogy a Dunántúl északnyugati légterében portyázzunk. Nagyobb, erős vadászkísérettel biztosított bombázókötelékek közeledtét jelentették, melyek délről lépték át több hullámban és nagy szélességben határainkat és északnak tartottak. Itt kellett találkoznunk velük és valóban rövid idő mulva négymotoros amerikai bombázókat pillantottunk meg a verőfényes napsütésben. Mintegy 120 kísérő vadász oltalma alatt közeledtek és mi annak ellenére, hogy jóval kevesebben voltunk, megtámadtuk őket. Ekkor kb. 7000 méter magasságban voltunk és magassági fölénnyel csaptunk le a vadászokra. A légiharc nem tartott tovább 20 percnél és ezalatt összesen 12 angolszász vadászt lőttünk le. De alaposan megzavartuk a bombázók felvonulását is — teszi hozzá a százados.

Heppes őrnagy veszi át a szót, mert 16-án ő maga vezette harcba fiait.

— Ezen a napon szokatlanul nagytömegű ellenséges gép közeledését jelentették — kezdi elbeszélését az őrnagy — már korán reggel. A jelentések szerint kb. 2000 gép lépte át délfelől a határt és ugyancsak északnak tartottak. Mi eléjük repültünk és egy 500 bombázóból és 200 vadászból álló csoporttal találkoztunk össze Kaposvár magasságában. A nap felől támadtuk meg őket és kemény küzdelem után 15 amerikai gépet lőttünk le. Ők is jól harcoltak és bizony az én gépem is súlyos találatot kapott. A magassági kormányom sérült meg annyira, hogy kénytelen voltam leszállni. Azonnal másik gépbe ültem és még sikerült résztvennem a szétszórt kötelék üldözésében. Egyébként — mondja végül — ezek az angolszász gépek nem magyar célpontokat támadtak, hanem Pozsonyt és keletnémetországi célpontokat s valószínűleg új szovjet támaszpontjaikra szálltak le, mert lényegesen kisebb számú gépet figyeltek meg a visszatérési útvonalon.

Megköszönjük a felvilágosításokat és a hallottak felett elgondolkozva sétálunk tovább a repülőtéren. Arra gondolunk, hogy egy-egy ilyen nehéz nap sikere hány ember együttműködésén, felelősségteljes munkáján múlik! A harc hőse kétségtelenül maga a vadászpilóta, hiszen az övé a győzelem oroszlánrésze, de fontos szerepe van rádiósnak, aki a földről irányítja tulajdonképpen az egész küzdelmet és nem utolsósorban a szerelőnek, aki gondoskodik arról, hogy a vadászgépek bevetésre és harcra kész állapotban legyenek. Erdekes lenne megtudni, hogyan vélekednek ők a sikeres légiharcokról és egyáltalában mit látnak az egészből?

Elhatározásunkat tett követi és a rádiós sátor felé vesszük utunkat. A bejáratánál találkozunk össze a rádiósok egyik fiatal, mokányképű őrmesterével, aki — mint megtudjuk tőle — mindkét nagy napon szolgálatban volt. Beszélgetni kezdünk vele munkája, feladatai felől és ő szívesen beszél.

— Mi tudjuk meg legelőször, — mondja — hogy ellenséges gépek berepülésére van kilátás. Az angolszász támadók eddig minden alkalommal dél felől jöttek, valószínűleg délolaszországi támaszpontjaikról kiindulva. Mi már akkor kapunk róluk jelentéseket, ha még csak az Adria felett gyülekeznek. Ettől kezdve kettőzött figyelemmel lessük a központ helyzetjelentéseit és ezekből ellenséges gépek minden mozdulatáról tudomást szerzünk. A jelentéseket bemondjuk a repülőtér hangszóróiba és az ellenséges gépek iránya, valószínű célja és száma szerint megfelelő számú vadászunk lép riadókészültségbe, melynek a helyzet alakulása szerint fokozatai vannak. Legvégső az ülőkészültség, amikor a pilóták teljesen „beöltözve" már gépeikben ülnek, bármelyik pillanatban felszállásra készen. Ha a központ jelenti, hogy az ellenséges kötelékek az ország légterébe léptek, leadjuk a riadójelet, mire a vadászok elindulnak. Ilyenkor átkapcsolunk a vadászok rádiójára és a levegőben lévő pilótákkal közöljük a további helyzetjelentéseket és parancsokat. Így rádión irányítjuk őket a támadók elé. Amint a vadászok találkoztak ellenfeleikkel, kezdődnek az izgalmas percek! A mi szerepünk egyelőre véget ért, most a harcoló vadászok „egymásköztijén" elhangzó beszédet figyeljük és szurkolunk a fiúknak. Izgalmas pillanatok ezek, mikor az ember ül a rádiósszobában, nem lát semmit a fent a magasban lejátszódó öldöklő küzdelemből, csak rövid félszavakat, felkiáltásokat, parancsokat hall, melyekből a harc kimenetelére próbál következtetni. Mi akkor jutunk újból szerephez — folytatja rádiósunk — amikor a légiharc közben szétszóródott és messzire elkalandozott vadászok irányítást kérnek tőlünk. Ezek már könnyű percek! Hazajönnek a fiúk és mi büszke örömmel várjuk őket, hogy el-

meséltessük velük a légicsata történetét — mondja befejezésül az őrmester.

Beszélgetés közben a repülőtér egyik sarkához érkezünk, ahol néhány szerelő szorgoskodik három sérült gép körül. Elköszönünk rádiós barátunktól és megszólítjuk az egyik motor beépítésével elfoglalt szerelőt. Munkáját egy percre ábba nem hagyva felel kérdéseinkre.

— A mi feladatunk az, hogy a gépek mindig harcrakész állapotban legyenek. Mindegyikünk egy géphez van beosztva, valósággal összeforrtunk már vele. A gép, a pilóta és a gép szerelője jóban-rosszban összetartozó egységet alkot — folyik belőle lelkesen a szó. Vigyázunk arra, hogy a gépek mindig indulásra készen várják a pilótákat. Reggelenként tartjuk a motorpróbát és az elhasznált üzemanyag pótlásáról azonnal gondoskodunk. A fegyvérmesterrel együtt ügyelünk arra, hogy a gépágyú és a géppuskák állandóan kifogástalan állapotban legyenek és gondoskodunk arról, hogy elegendő töltény legyen a gépekben. Igy szükség esetén a legkisebb késés nélkül indulhatnak a vadászok.

— Mikor a repülőtéren riadó van és a pilóták gépbe szállnak — mondja tovább — bizony mi szerelők is izgatottak vagyunk! Figyeljük, hogy jól húz-e a motor, könnyen emelkedik-e a gép? Mikor pedig az osztály eltűnik a messzeségben, kezdődnek a nehéz percek! Az elhagyott repülőtéren aggódunk bajtársainkért és gondolatban velük vagyunk a légiharc közben is. Lessük, mikor jelenik meg az első gép felettünk! Nincs-e valami baja? Billegtet-e szárnyaival? A leszállókat kifaggatjuk a harc legapróbb részletéig és újra átéljük velük az izgalmas perceket. Mikor a gépek hazatérnek a bevetésről, aggódva számoljuk őket, nem hiányzik-e közülök egyik-másik? Mindegyik szerelő a saját gépét várja legjobban és csak akkor nyugszik meg, ha azt látja begurulni. Ha a gép billegtet leszállás előtt, a szerelő is büszke, mintha része lenne a győzelemben. Ha pedig azt a hírt kapjuk, hogy gépünk valahol a közelben kényszerleszállást hajtott végre, mi vagyunk az elsők, akik odasietünk, hogy lássuk, mi baja a gépnek. Minden sérülés, ami a gépet érte — fejezi be — nekünk is fáj és nem nyugszunk addig, amíg nincs ismét kifogástalan állapotban.

Befejezzük a beszélgetést és a légicsaták igazi hősét, a vadászpilótát keressük meg, hogy átélt légiharcélményeiről halljunk az ő szájából néhány szót. A pihenő repülők között örömmel fedezzük fel Tóth Lajos hadnagyot, aki régi ismerősünk. 10 szovjet gépet lőtt le Oroszországban és 11-ik győzelmét 16-án aratta egy ritka ellenfél, egy Thunderbolt felett. A nehéz légiharc részletei iránt érdeklődünk.

— A legutóbbi bevetésen akadtam össze körülbelül 7000 méteren egy nagyobb Thunderbolt-kötelékkel — meséli. — Az alacsonyabban repülő bombázók biztosítása volt a feladatuk. Egyenesen rájuk repültem és a kötelék jobbszélén, leghátul haladó amerikait mindjárt az első rácsapáskor sikerült jó lövőhelyzetbe kapnom. Hosszú gépágyúsorozatot küldtem a potrohos hasába. Mire észbekapott, már késő volt. A harcot ugyan még felvette, de rövid fordulózás után sikerült ismét eltalálnom, mire balszárnya tüzet fogott, levált és a motorja is felrobbant. Meredeken vágódott a földre.

Röviden és egyszerű szavakkal mondja el ennek a valóságban bizonyára nem ilyen sima lefolyású légicsatának történetét és semmiképen nem hajlandó tovább nyilatkozni. Szerénykedik és közben hozzánk csatlakozott bajtársát és elválhatatlan régi barátját, Málik József hadnagyot biztatja, hogy mesélje ő el élményeit.

Első légigyőzelmét a 14-i bevetésen aratta, ennek előzményeit és magát a harcot meséltetjük most el vele.

— Április 13-nál kell kezdenem, amikor először találkoztam ellenséges gépekkel; Liberátorok voltak, nagy Lightning kísérettel. Budapest ellen intéztek támadást és mi a főváros előtt szálltunk velük szembe. A Lightningek hatalmas túlerőben voltak és amint megtámadtuk a bombázókat, lecsaptak ránk. Engem öt Lightning vett üldözőbe és igyekeztek leszorítani a földre. Nem volt semmi lehetőségem a megmenekülésre: mind több és több találatot kapott a gépem, kormányaim csaknem teljesen felmondták a szolgálatot, egyszerre lerepült a kabintetőm és kigyulladt a bal szárnytő. Nem volt más választásom, ki kellett ugranom. Ekkor alig voltam magasabban 500 méternél, de szerencsésen sikerült földet érnem. Gépem közel hozzám csapódott a földbe, nem maradt más a helyén, mint egy mély gödör. Budapesthez közel, egy kis falu mellett találtam magam és percek alatt körülvett a falu apraja-nagyja. Először bizalmatlanul méregettek, végig, de amikor meggyőződtek arról, hogy magyar repülő vagyok, határtalan szeretettel vettek gondjaikba.

— És a visszavágásra mikor került sor? — kérdezzük.

— Sajnos, két hónapig váratott magára — folytatja. Június 14-én sikerült végre összekerülnöm ellenséges vadászokkal. Megint Lightningek voltak! No most megfizetek a multkoriért, gondoltam magamban! Alulról támadtam meg a kb. 10 kéttörzsűből álló köteléket. Az egyik azonnal kivált közülük és felvette velem a harcot. Vad fordulózás kezdődött. Nagy küzdelem volt, hol ő került mögém, hol én ültem be mögéje. Jópár géppuskasorozatot nyelt már el az amerikai, de meg sem kottyant neki! Végre sikerült kitűnő lövőhelyzetbe jutnom és összes tűzfegyvereimből lőttem egy hosszú sorozatot bal törzsébe. A bal motor lángot fogott és a gép meredek siklásban vágódott a föld felé. Egy-kettőre lángot fogott az egész Lightning és a pilóta sem tudott már kiugrani. Nagy robbanással zuhant le.

Gratulálunk a sikeres visszavágáshoz!

Beszélgetésünk közben mellénk került egy fiatal, mosolygósképű szakaszvezető is és érdeklődéssel hallgatta hadnagya szavait. Megkérdezzük volt-e már bevetésen, de nem is gondoljuk komolyan, oly fiatalnak látszik. Nagy meglepetéssel halljuk, hogy nemcsak hogy volt már bevetésen, de első légiharcában mindjárt három Lightninget lőtt le egyetlen rácsapással. Ő az osztály büszkesége, neve Lőrincz Mátyás. A 16-i bevetésen egyik bajtársát vette üldözőbe négy amerikai vadász, mire ő a libasorban repülő Lightningek mögé ült be és jól célzott sorozattal egymásután szedett le közülük hármat.

Tovább folytatjuk a beszélgetést a hadnagyokkal. Egy s más apróságot szeretnénk még hallani a légicsaták hőseitől, olyan dolgokat, amelyeket a győzelmes légiharcok és nehéz bevetések közben tapasztaltak. „Megadják magukat" sorsuknak és készségesen felelnek kérdéseinkre.

Először arra vagyunk kíváncsiak, hogy az angolszászok milyen vadászokat küldenek hazánk fölé és mi a magyar repülők véleménye ezekről a gépekről és harcmodorukról.

— Első időben csupán kéttörzsű Lockheed P 38 Lightningek kísérték a bombázókat, de mikor kitűnt, hogy a Messerschmitt 109 G sok tekintetben fölényben van velük szemben, más típusokat is bevetettek, — mondja Tóth hadnagy.

— Sok North American P 51 Mustang és Republic P 47 Thunderbolt távolsági vadásszal kerültünk szembe az utóbbi időben. Mindkét típusú gép keményebb ellenfél a Lightningnél. A Mustang a legjobb, a Thunderbolt pedig szokatlanul nagy és nehéz gép, majdnem kétszerese egy átlag vadásznak. Érdekes a taktikájuk, ahogyan a bombázókat védik. Leginkább jóval magasabban repülnek ezeknél és a magassági fölény kihasználásával, meglepetésszerűen csapnak le a védenceiket megtámadó vadászra. Ha mindhárom géptípus képviselve van a kísérő vadászkötelékekben, akkor rendszerint felosztják egymás közt a légteret: legfelül repülnek a Thunderboltok, földközelben portyáznak a Lightningek és a közbeeső légtérben kalandoznak a Mustangok.

— Sokan vannak ezek a kísérő vadászok?

— Mióta keserű tapasztalatokat szereztek arról, hogy a magyar vadászelhárítás nem tréfadolog, bizony nagyon sokan jönnek. Örülhetünk, ha három-négyszeres fölényben vannak velünk szemben, de volt rá eset, hogy tíz ellenséges vadász is jutott egy-egy Messerschmittre. Ilyenkor csak a repülőszerencse segít, mert sem a jobb gép, sem a tökéletesebb harckiképzés és repülőtudás nem érvényesülhet ilyen túlerővel szemben. A túlerőt úgy igyekszünk ellensúlyozni, hogy lehetőség szerint egy csoportban maradunk. Ez azt eredményezi, hogy tömegek harcolnak tömegek ellen és az „előírásos" géppárok közti fordulóharc — amire Szovjetföldön még nagyon gyakran van példa — csak igen ritkán alakulhat ki. Itt nem az ügyesség hanem rendszerint már az első rácsapás szerencsés vagy szerencsétlen volta dönti el a harc sorsát. De az amerikai vadászok nem is

nagyon kedvelik az egyes gépek közti harcot, lehetőleg elkerülik, mert inkább a nagy géptömeggel végrehajtott meglepetésszerű rácsapáshoz értenek, — fejezi be érdekes magyarázatát Tóth hadnagy.

— A Messerschmitt 109 G jobb gép, mint ellenfelei? — tesszük fel a következő kérdést.

Málik hadnagy kapcsolódik be ismét beszélgetésünkbe.

— Tulajdonképpen nem lehet általánosságban tárgyilagos összehasonlítást tenni vadász és vadász között, — kezdi — mert egyik gépnek ez az erős oldala, másik gépnek az. Ezeknek mérlegelésével lehet hozzávetőlegesen véleményt mondani a gépek erőviszonyairól. Minél több előnyös oldala van egy gépnek, — gondolok itt nagyobb gyorsaságra, jobb fordulékonyságra, erősebb fegyverzetre, kedvezőbb emelkedőképességre — annál inkább fölényben lehet ellenfeleivel szemben. Az mindenesetre kétségtelen, hogy a mi 109-esünk egyike a világ legkitűnőbb vadászgépeinek. Például egészen kiváló tulajdonsága szokatlan emelkedőképessége, amennyiben nemcsak hogy villámgyorsan tud emelkedni, de közben még igen jól halad előre is, amit eddig egyetlen ellenséges vadász sem volt képes megtenni.

— És milyen gép a nagy ellenfél, a Mustang? — érdeklődünk tovább.

— Kétségkívül nagyon jó repülőtulajdonságai vannak és egyik érdekessége, hogy szinte megtévesztésig hasonlít alakjában a mi Messerschmittjeinkre. Egyik bajtársunkkal. Zsiros Gyula zászlóssal történt egyik legutóbbi bevetésünk alkalmával éppen emiatt egy érdekes kaland, ami bizony rosszabbul is végződhetett voln, — meséli mosolyogva Málik hadnagy. — A zászlós légiharc közben elszakadt egységétől és keresés közben messze maga előtt nagyobb kötelék 109-est pillantott meg. Mivel tudta, hogy saját gépek nem lehetnek, német vadászoknak gondolta őket és utolsónak mögéjük zárkózott. A vakító napfényben nem láthatta a gépek felségjelét és nyugodtan repült velük jó darabon. Egyszerre jobbkézről Liberator-köteléket pillantott meg, mire otthagyta a „Messerschmitteket" és megtámadta a bombázókat. A vadászkötelékből való elszakadásakor vette csak észre a gépek amerikai felségjelét és ismerte fel a Mustangokat...

— Valóban, szerencséje volt a zászlósnak, hogy a Mustangok sem ismerték fel az idegen gépet, — jegyezzük meg.

— Most még csak arra volnánk kíváncsiak, hogy mi az oka annak, hogy az osztály győzelmi listáján jóformán csak vadászok szerepelnek, bombázók alig?

— Mióta az angolszászok szinte aránytalanul nagy vadászerőkkel kísértetik bombázóikat, — mondja Málik hadnagy — a védő vadászok jobban tudják feladatukat megoldani, ha megosztják a munkát. A bombázókat nehezebb fegyverzetű gépek támadják meg, mi pedig a bombázókat kísérő vadászokkal vesszük fel a harcot. Persze, ez csak elmélet és nem jelenti azt, hogy ha jó lövőhelyzetbe kerülünk egy bombázóval szemben, nem lőjjük le azt is, — fejezi be a hadnagy.

— A bombázók taktikája változott az első légitámadások óta?

— Azt vettük észre utóbbi időben, — veszi át Tóth hadnagy a szót — hogy mos csak a Liberátorok hoznak bombát, a Boeing Fortressek kizárólag kötelékbiztosító szerepet töltenek be. Az ú. n. légi cirkáló típusú Fortressek szokatlanul nagy számban repülnek a bombával megrakott Liberatorok körül. Erre nyilvánvalóan az elhárító vadászok veszélyes volta miatt kényszerült az ellenséges hadvezetés, pedig egyáltalában nem gazdaságos így a bombatámadás. A vadászok munkáját azonban kétségtelenül megnehezíti, mert valóságos tűzfüggönyön kell átrepülni, amíg az ember a bombázókhoz tud férkőzni.

— Egy ilyen hatalmas bombázó- és vadászkötelék megpillantásakor nem éreztek idegességet vagy valami hasonlót egyedül a kicsiny vadászgépben? — kérdezzük Tóth hadnagyot.

— Hát őszintén szólva, kevés idegesség mindenkin erőt vesz ezekben a percekben, különösen az első bevetések alkalmával. De ez inkább a harcolnivágyás idegessége, mint a kisebbségi érzésé. Amint az első sorozat kimegy a géppuskákból, abban a pilanatban elmúlik ez a rossz érzés is. Vannak azután már beidegzett mozdulataink, melyeket közvetlenül a légiharc előtt végzünk és ezzel vezetjük le az idegességet: a pótbenzintartály — a „tök" — ledobása, a géppuskák és a gépágyú működését gátló billentyű lekapcsolása és egy-két lövés kieresztése a fegyverekből, a sima működés ellenőrzésére. De harc közben is kiválik néha az ember a légicsata forgatagából, hogy áttekintse a helyzetet és és „rendzze az idegeit".

Valaki meséli mellettünk, hogy a multkoriban egy lelött angolszász vadászgép pilótája a puma-vadászok repülőterének közelében ért földet ejtőernyővel és mikor behozták, érdekes véleményt mondott ellenfeleiről.

— Azt mondta, — feleli kérdésünkre Tóth hadnagy — hogy ők valamennyien nagyon félnek a fehérkeresztes felségjelű Meserschmittektől, mert azok rendkívül vakmerőek és ha egy ilyen gép ráakaszkodik valamelyikükre, addig nem hagyja ott, amíg le nem lőtte. Mondanom sem kell, — teszi hozzá mosolyogva — hogy a fehérkeresztes Messerschmittek a magyar vadászok...

— Hát a rámenős magyar virtusnak nagyon „fekszik" a vadászharc, az bizonyos! — jegyezzük meg. — De nem történik az ilyen huszáros lendülettel végrehajtott légiütközetek közben sok gépsérülés?

— Kisebb-nagyobb sérülést gyakran szenvednek a vadászgépek, — magyarázza a hadnagy — de ez elkerülhetetlen ilyen nagy tömegek harca közben. Ezek a sérülések egyébként csaknem mindig megjavíthatók és így sohasem csökken a gépállomány. A sérült gépnek legtöbbnyire sikerült hazatérnie a repülőtérre, de az sem baj, ha valahol a közelben végez sikeres kényszerleszállást. Ha a csata közben érezzük, hogy gépünk olyan találatot kapott, mely további harcra alkalmatlanná teszi, rendedesen hirtelen zuhanással válunk ki a többiek közül és hogy minél kevésbé lehessen a hazatérő gépet észrevenni, egészen földközelben, a „füvek között" igyekszünk célunk felé.

Nézzük különleges ruhájukat és a nyakukban függő magassági légzőkészüléket.

— Ez fűthető ruha sőt a csizmánk és kesztyünk is ilyen. Vékony dróthuzalok rendszere fut bennük keresztül-kasul és mozgásunkat nem akadályozó hosszú vezetékkel kapcsolhatjuk őket a gép áramkörébe, — mutatja Málik hadnagy pilótaöltözékének érdekes melegítőberendezését. — Most nyáron azonban ritkán használjuk, mert még nagy magasságban sincs olyan hideg, hogy a vastag szőrmebélés ne lenne elegendő. Az oxigénlégzőt 4000—5000 méteren tesszük fel, — folytatja — de bizony 10.000 m körül még a készülékkel sem kellemes tartózkodni. A test ugyanis a pórusokon keresztül is lélekzik és ezeken át megérezzük a nagy légnyomáskülönbséget. Ha hirtelen zuhanunk ilyen magasságból lefelé, hatalmasakat kiáltunk, hogy a gyors légnyomásváltozást kiegyensúlyozzuk. Így is előfordult már néhányszor, hogy valamelyikünknek megrepedt a dobhártyája!

Lassan alkonyodik. Az időnk már fogytán van, de mielőtt elbúcsúznánk a pumavadászoktól, még szeretnénk hallani véleményüket általában a vadászok munkájáról.

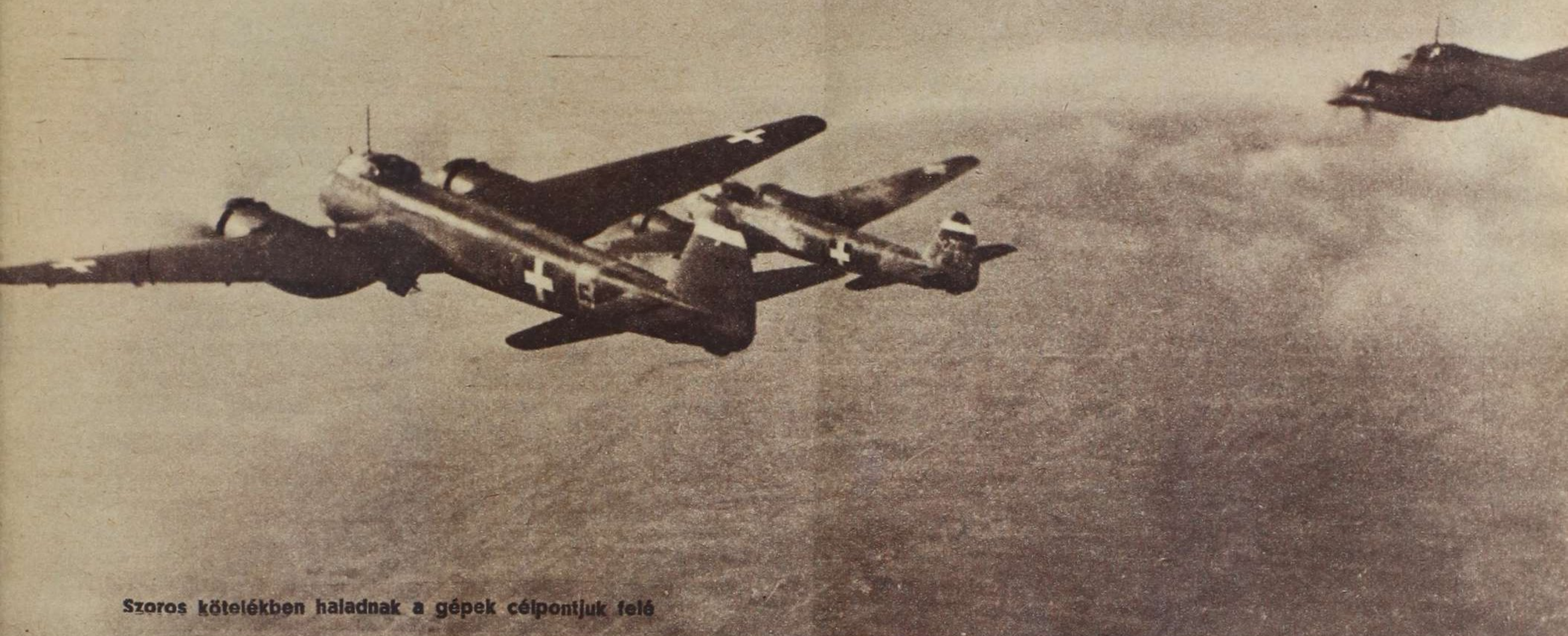
— Legjobb tudásunk szerint megteszszük kötelességünket — mondják többen is. — Ahová a földi irányítóközpont küld, oda repülünk és az ott található ellenséggel megküzdünk. Hogy a bombázásokat megakadályozni mégsem lehet, erre több válaszunk van. Elsősorban alaptétel, hogy a bombázó célját minden esetben eléri, főkép ha ilyen nagy tömegekben támad. A védő vadász csak megzavarhatja felvonulásukat s a célzott dobást és így a katonai fontosságú célpontok eltalálását teheti lehetetlenné. Természetesen, ahány bombázót lövünk le, annyi tonnával kevesebb ledobható bombateher lesz a támadóknak. Másodszor: az ellenség a védő vadászerők szétforgácsolása céljából mindig több csoportban, több irányból és rendszerint kerülővel támad. Ha pedig egy vadászegység harcba keveredik egy ilyen támadóhullámmal, máshová már nem mehet. A számszerűleg kisebb magyar vadászerőknek éppen elég munkát adnak a bombázókat hihetetlenül nagy mennyiségben kísérő távolsági vadászok! Alapelv, hogy a vadászok a cél előtt keveredjenek harcba a támadókkal, mert a célpont felett vivott légiharcnak már nincsen sok értelme. Nem is szólva arról, hogy egy lakott területre lezuhanó, bombákkal megrakott óriásgép nagyobb pusztítást okozhat, mint egy többtonnás rombolóbomba.

A nap már lebukni készül a repülőteret koszorúzó hegyvonulat mögött. Az alkonyati homályban csendesen álldogálnak a 109-esek a repülőtér füvén. Ma eseménytelen napjuk volt! Nem volt bevetés, nem került sor harcra, pihentek a pilóták! De szükség van néha nyugalomra is, hogy ha a sors úgy hozza, ismét friss erőben és pihenten tudjanak szembeszállni a támadó túlerővel és védhessék legjobb tudásuk szerint a rájuk bizott drága földet!

Stirling György

# Egy bevetés

## amely rosszul is végződhetett volna



Szoros kötelékben haladnak a gépek célpontjuk felé

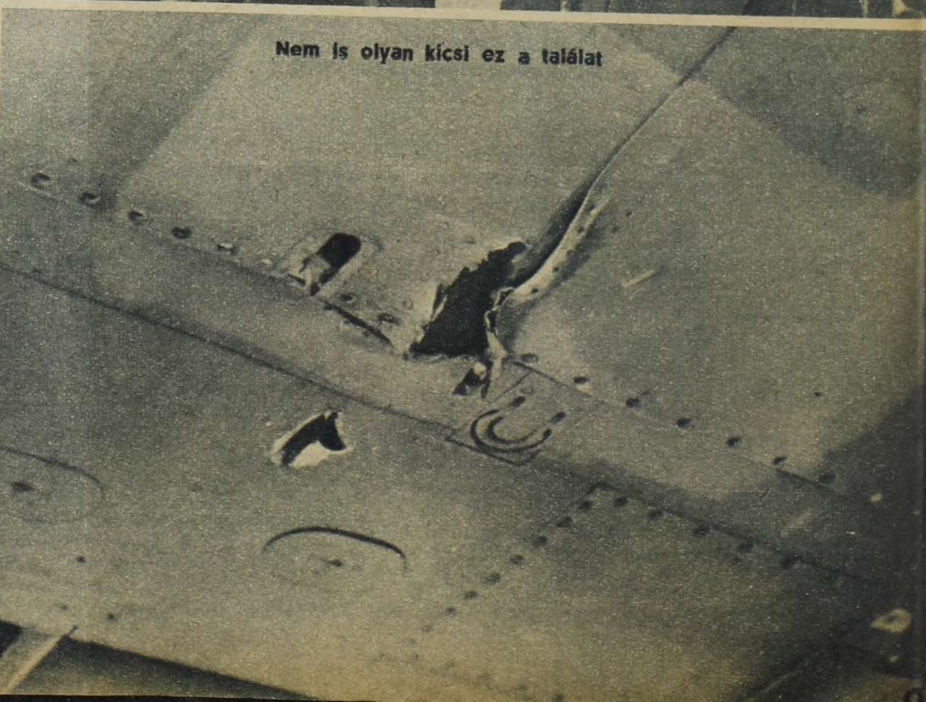
Sűrűsödik a felhőzet, zárkóznak a gépek...

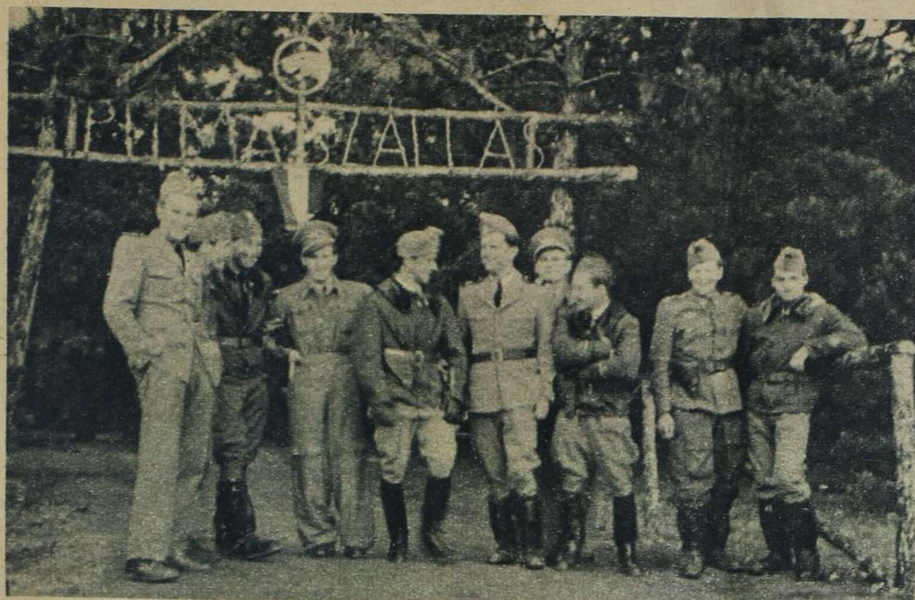
A célterület felett


Ott a cél


A hazaérkezett bajtársak izgatottan várják a gépet, melynek már meg kellett volna jönnie


Van mit nézni a hazaérkezett gépen


Nem is olyan kicsi ez a találat




# Két bevetésen 27 légigyőzelem

*Pumaszállás,* június hó.

Lassan döcög a repülőujságírókat vivő társasgépkocsi a dunántúli repülőteret körülölelő felázott úton az üdezöld fenyves felé. Amerre szem ellát, mindenütt terepszínű, fehérkeresztes százkilencesek lapulnak a fűben. Soksokezer lóerő áll itt látszólagos tétlenségben. Tudjuk azonban: ha jön a riadó, sorra megmozdulnak a háromágú légcsavarok és kisvártatva már repül is a vadászosztály a Magyarországra támadó repülőerődök és Liberátorok elé.

Fenyőfákból összeeszkábált, a földi repülőszemélyzet jóízlését dícsérő kapu előtt állunk meg. Középütt köralakú mezőben harapásra kész pumafej virít: az osztály jelvénye. Az erdő enyhében terepszínűre festett sátrak és faházak rejtőzködnek. Köröttük a vadászrepülőtér megszokott személyei: a készültséget láthatóan únó, de az ellenséget alig váró hajózók, a szerelők, a földi tüzgépeket kiszolgáló legénység.

*Vitéz Járomy Árpád* százados, a légierők sajtó- és propagandaosztálya helyettes vezetője, a fenyves szélére küldi a propagandaszázad vágókocsiját. Helyszíni tudósítás készül a Pumaszállás nagyszerű repülőiről, élükön *vitéz Heppes Aladár* őrnaggyal, a vadászosztály parancsnokával.

### Közel 100 légigyőzelem muszkaföldön

— Egy évig voltunk kint Oroszországban, — kezdi a rádiócsevegést a pumák népszerű parancsnoka. — Vadászrepülőkhöz stílszerűen, földi harcokkal kezdtük élményeinket. A nagy orosz téli támadás alkalmával az ilovszkojei repülőtéren az osztályt bekerítették. Hét napig küzdött az osztály a támaszpontot tartva és adott ilymódon alkalmat a magyar és a német erők számára a visszavonulásra. Az osztály ezután hosszú hónapokon keresztül állta a sarat és közel 100 légigyőzelmet aratott.

### Itthon vége a vadászromantikának

— Mi a különbség az orosz és az angolszász pilóták között? — teszi fel a kérdést *vitéz Járomy Árpád* százados, aki most vezeti élete első rádióközvetítését.

— Az orosz repülőgépvezető alárendelt szerepet játszik és a gép-



Vitéz Járomy százados vitéz Heppes Aladár őrnagy, osztályparancsnokkal való beszélgetéséről hangfelvétel készül

anyag is gyengébb, mint akár az angol, akár az amerikai. Különbség van abban is, hogy míg az orosz harctéren a vadászromantika teljes mértékben érvényesült és a harc egyes gépek és egyes emberek harcára szorítkozott, addig itthon óriási tömegek, szervezett bevetése folyik.

— Az amerikai légierő, amely bennünket rendszerint Délolaszországból támad meg, már a felszállás pillanatától kezdve figyelés alatt áll. A vonatkozó jelentéseket mi is megkapjuk és tudjuk, hogy mikor, milyen kötelékek készülnek támadásra. Vadászosztályom ennek megfelelően különböző készültségi fokokba lép, aszerint, hogy közelítették meg az ország határát az ellenséges repülőgépek.

### A riadótól a támadási parancsig

— Amikor elérték az ország határát, vadászosztályomat riasztják és gépeink felemelkednek a levegőbe. Ekkor lép tulajdonképpen működésbe az az óriási szervezet, amely az ellenséges gépek útját a magyar légtérben percről-percre figyeli és a légvédelmi erők parancsnoksága alatt áll. Ettől kezdve a sokezerméteres magasságban száguldó vadászaink rádión kapják az értesítést, hogy milyen ellenséges mozgás van az ország légterében.

— A földi parancsnokság választja meg azt az ellenséges célt, amely legértékesebb céljainkat veszélyezteti és ezekre kapjuk a támadási parancsot.

Ahogyan beszél, elnézem a Pumák parancsnokát. Középkorú, szikár ember, sallangmentesen, az átélésből merítve beszél, hangja nyugodt és úgylátszik ez a nagy nagy nyugalom áramlik át pompás vadászaira, abban a pillanatban,



Pumaszállás szerelői dolgoznak

amikor az ellenséges gépek feltüntekor kiadja a parancsot: Pótbenzintartályokat ledobni!

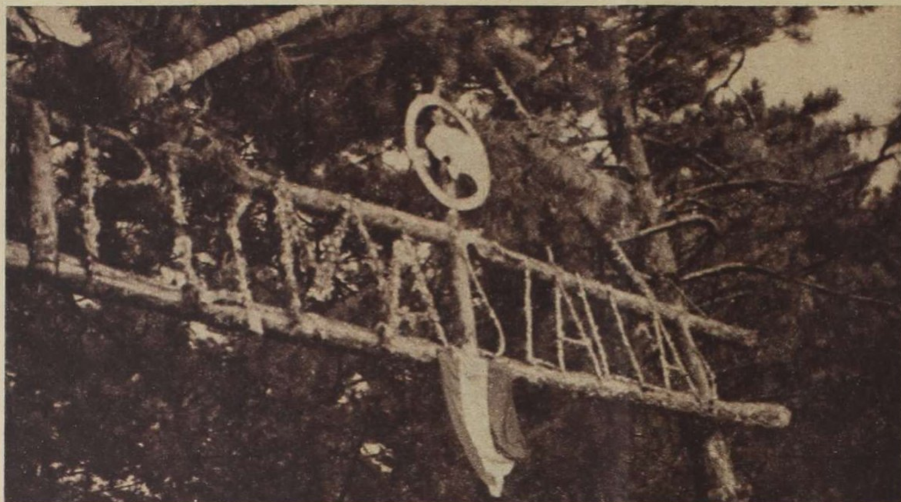
### A vadászkötelék vezetése

— Hogy történik a kötelék vezetése, ha feltüntek az első ellenséges gépek? — teszi fel a következő kérdést vitéz Járomy Árpád.

— A támadás irányát, az ellenség megközelítésének módját az osztályparncsnok határozza meg. Ugyancsak ő ad parancsokat az ellenséges vadászvédelem kijátszására. A főcél az, hogy az ellenséges bombázókötelékeket a céltól elszorítsuk és létszámát annyira ritkítsuk, amennyire egyáltalában lehetséges



Magyar és német bajtársak



telen flegma jellemzi őket. Mintha sem-mi sem érdekelné őket, ami a repülőtér talaján lejátszódik.

Ha azonban légiveszélyt jeleznek, ha szigorúbb a készültség, kivirul ezeknek a nagyszerű fiúknak az arca, szemeik élénkebben ragyognak, minden szívdobbanásukkal, minden idegszálukkal várják a felszállási parancsot, hogy elébeszálljanak a közeledő ellenségnek. Tudják, hogy számbeli fölényben lévő, félelmetes ellenséggel kell szembeszállaniok, tudják, hogy a csontos ember odatelepszik mögéjük a szűk vezetőfülkébe; tudják, hogyha a sors úgy hozza magával, a legdrágábbat is fel kell áldozniok a Haza védelmében. Tudják és mégis mennek!

A rádióközvetítés további során megtudjuk, hogy a derék pumavadászok úgyszólván látástól vakulásig készültségben vannak, ami nem éppen szanatóriumi nyugalomnak felel meg. A hajózók éjszakai nyugodalmát természetesen minden körülmények között biztosítják, egy közeli nyaralóhely idillikus csendjében.

Pumaszállás bejárata



Vitéz Molnár László hadnagy »nyilatkozik« a sajtónak



Lőrincz Mátyás szakaszvezető, aki három Lightning gépet lőtt le egyetlen bevetésen

**Lelövik a parancsnokot — új géppel újból felszáll**

— Volt-e őrnagy úrnak a 14-iki és 16-iki berepülésnél, illetve a keletkezett légiharcoknál valami érdekes élménye? — kérdi a továbbiakban a rádióközvetítés vezetője.

— A 14-iki légitámadásnál körülbelül háromszoros túlerővel kellett az osztálynak harcolnia, a 16-ik bevetésnél pedig lenyűgözően fölényes harmincszoros túlerővel álltunk szemben. Vadászaim most is, tradicionális virtussal megtámadták az ellenséget. Tizennegyedikén 12 ellenséges gépet lőttünk le két saját veszteséggel, 16-án pedig súlyos harcokban 15 gépet pusztítottunk el 5 saját veszteség ellenében.

— Kötelékemet addig vezettem, amíg csak tudtam. Az első rácsapás alkalmával gépem olyan találatot kapott, hogy nem maradhattam tovább a levegőben. Ezért visszatértem repülőterünkre, beleültem egy másik gépbe és újból felszálltam, hogy átvegyem kötelékem további vezetését.

Egyszerűen, mintha teljesen magától értetődő dologról volna szó, adja elő ezeket a nem mindennapi élményeket a pumavadászok parancsnoka. Természetes őszinteség, fiai iránti szeretet, néha aggódás csendül ki szavaiból. Kíváncsiak vagyunk, milyenek lehetnek fiatal vadászai, ha a férfikor delén álló parancsnokuk ilyen rámenős, harcedzett és harcoskedvű.

**Ha légiveszélyt jeleznek...**

A magyar repülőujságírókkal tartó német haditudósítóbajtárs, aki a nyugatfranciaországi tengerparttól a Volga mentéig bejárta az európai hadszintereket igen sok repülőterét, elmeséli nekünk, hogy a vadászrepülő Európa valamennyi repülőterén másként viselkedik, mint akár a felderítő, akár a bombázó. Egy kis nemtörődömség a hétköznap mindennapi dolgai iránt, hanyagul megkötött sál, csáléra csapott sapka, vég-

**A magyar repülőszellem diadala**

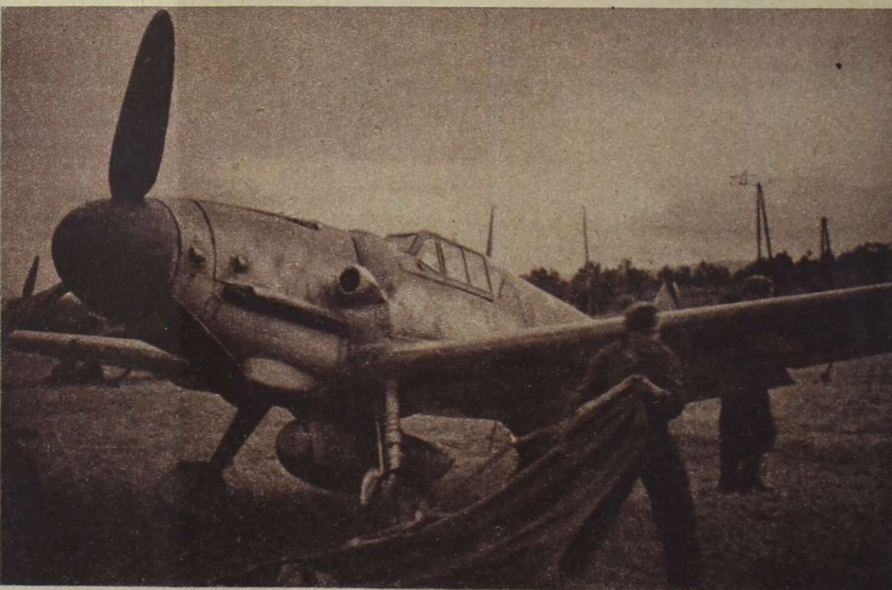
A csakazértis szellem hatja át ezeket a nagyszerű vadászokat, a magyar fiatalság legelejét. A szó legnemesebb értelmében vett magyar repülőszellem küldi szárnyra ezeket a pompás fiúkat. Nem ismerik ezek a félelmet még hírből sem, a legnagyobb csapásnak azt tartják, ha parancsnokuk eltiltja őket a bevetés izgalmaitól.

A rádióriport végefelé egymásután jutnak szóhoz: vitéz Molnár László hadnagy, aki vitéz Debrődyvel fej-fej mellett küzd a legeredményesebb magyar repülő büszke címéért, Pávai-Vajna György hadnagy, Zsiros Gyula zászlós, és, de nem utolsó sorban Lőrincz Mátyás szakaszvezető. Jókiállású, pompás gyerek valamennyi, élnek, halnak a repülésért, igazi elemük a légiharc. Ez csendül ki a rádió számára mondott minden szavukból.

— És ha vannak és lesznek is megpróbáltatásaink — fejezi be rádióközvetítését vitéz Járomy Árpád —, rendíthetetlen nyugalommal várjuk a történelmi idők jobbrafordulását. Amíg ilyen vadászok védik az ország légterét, addig a Duna—Tisza völgyébe ellenség nem teszi be a lábát.

Egyetértünk vele.

**László István**



Készülődik egy Puma-gép

A gyakorlórepülés útirányának megbeszélése

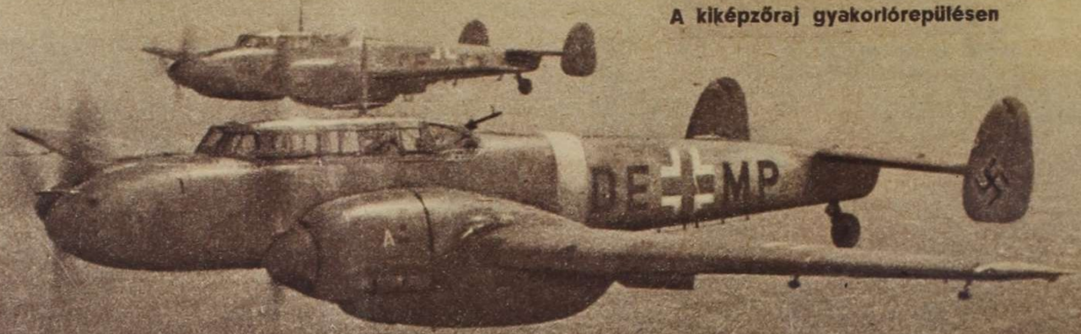
# EGYÜTT A HARCBAN EGYÜTT A KIKÉPZÉSBEN

PK—BLASCHKE NÉMET HADITUDÓSÍTÓ KÉPRIPORTJA A MAGYAR ROMBOLÓGÉPEK SZEMÉLYZETÉNEK KIKÉPZÉSÉRŐL


Ez a pontos útirány!


A magyar és német főszerelő a gépeket ellenőrzi


Egy kis rádiós »szaktanácsadó«



A kiképzőraj gyakorlórepülésen


Oktatók, növendékek — bajtársak


Egy perccel indulás előtt


A légzőkészüléket is ki kell próbálni


Egy tanítvány


Leszállás után...

# A HAZÁÉRT MINDHALÁLIG

## VITÉZ JÁROMY ÁRPÁD SZÁZADOS RÁDIÓELŐADÁSA

**Vitéz Járomy Árpád százados, a légierők sajtó- és propagandaosztályának helyettes vezetője június 28-án délután Budapest I. hullámhosszán felolvasást tartott a rádióban a keleti arcvonal kiváló magyar repülőinek egy kiemelkedő hőstettéről. A magyar repülőeszmény, a honvéd repülő hősiessége megörökítésére irányuló kötelességünknek teszünk eleget, mikor vitéz Járomy százados előadását az alábbiakban közöljük.**

*

Erre esküdtünk, ezt fogadtuk akkor, amikor kiléptünk a Ludovika Akadémia falai közül és ezzel az erős elszántsággal szálltunk fel repülőtereinkről mindnyájan, tisztek és legénység, 1941 június 27-ének hajnalán, amikor először repültük át a Kárpátok hegyláncát.

A magyar repülőket, akik azóta megszakítás nélkül küzdenek a keleti hadszíntéren, — azóta is *ez* a jelmondat vezérli: *A hazáért mindhalálig!* És ennek a jelmondatnak a szelleme viszi a legnagyszerűbb vitézi tettekre, hősi önfeláldozásokra a magyar repülőket.

*

Karcsu, kéttörzsű közelfederítő gép indul valahol Szovjet-Oroszországban egyik hadirepülőtérről. Tikkasztó, nyári meleg van.

Valahol a nagy folyókönyökben szovjet páncélosok gyülekeznek... Erre kíváncsi a felsőbb vezetés.

A levegő odafenn a magasban sem hül le a nulla alá. A közelfelderítő kabinjában vékony, nyári repülőruháját kigombolva beszélget a személyzet. Természetesen az úgynevezett fedélzeti távbeszélőn keresztül, — hiszen a motorok zúgását úgysem lehetne túlkiabálni — amelynek fejhallgatója repülősapkájukba van beszerelve, gégemikrofónját pedig vékony bőrszalag fogja a nyakukhoz.

Csendesen beszélnek, hiszen a hangszálak rezgését a gégemikrofón fogja fel és adja tovább a fejhallgatókba. Csak a szájuk mozgását látni és azt, hogy néha összemosolyognak.

— Gépek! — mutat előre Soczó Géza főhadnagy, a megfigyelő.

— Németek lesznek — vélekedik a repülőgépvezető, Nyakas őrmester.

Hátuk mögött Győri Imre tizedes motoz valamit a rádiókészüléken. Ő a távirász, aki egyben a hátsó géppuskákat is kezeli.

Erős német bombázókötelék repül velük szemben. Mögöttük hatalmas por- és füstfelhő terjeng a levegőben, mint élő felkiáltójel, hirdetve a bombáikkal jól elvégzett munkát.

— Ott, a kanyarban... — hajlik előre Soczó főhadnagy. — Ott, ahol bombáztak... Ott vannak a páncélosok!

Valóban. A széles folyókanyar öléből vastag, olajos füstoszlopok emelkednek fölfelé; némelyik roncs még öles lánggal ég; mindenfelé bombatölcsérek, égő, felfordult, kettéhasadt szovjet páncélosok.

— Szép munka volt — nézi a földet Nyakas őrmester is.

Soczó főhadnagy szeméhez emeli a távcsövet.

— Forduljon jobbra! — szól oda az őrmesternek.

A föld barázdás képe tele van szovjet harci csoportokkal. Most ocsudnak fel az iménti szörnyű bombazápor alól és maguk fölött már megint repülőgépet látnak. A légvédelmi tüzérek dühös tüzelésbe kezdenek és valahol már vadászaik is útban vannak, akiket a bombatámadás miatt riasztottak fel.

A felderítőgép körül egyszerre csak szeplős lesz a levegő. Közepes és nehéz légvédelem egyaránt őket lövi.

— Döntse be jobban a gépet! — szól ismét a megfigyelő. Nem látja elég jól a részleteket. Szorgalmasan jegyez.

Nyakas őrmester szobormerev arccal ül a helyén. Öreg, harcedzett csatár ő, az ilyen kis tűzijáték nem nagyon zavarja. Jobban élére dönti a gépet, hogy megfigyelője jobban lásson, és csak akkor változtat a körök irányán, ha a robbanófelhők már nagyon közel csattognak hozzájuk.

Egyszer csak hatalmas reccsenés rázza meg a közelfelderítő gép testét. Nyakas őrmester eszméletlenül bukik rá a kormányra, Soczó főhadnagy pedig sápadt arccal megmarkolja mellén a zubbonyát. A magyar közelfelderítő gép lassan a föld felé fordul és orrával sebesen szántva a levegőt, bőgő motorokkal zuhanni kezd.

Nyakas őrmester megmozdul, fejét bizonytalanul felemeli.

— Zuhanunk... — állapítja meg félig még öntudatlanul és jobbkezével belehúz a magassági kormányba.

A szovjet légvédelmi gránátok vérszomjasan követik a sebesült gép útját.

Nyakas őrmester jobbra-balra rángatja a gépet, hogy megnehezítse a célzást, azután ismét elveszti eszméletét és a gép tovább zuhan a föld felé. Alig vannak már csak 2—300 méterre a földtől, amikor egy tudatos pillanatában az őrmester felrántja a zuhanó gépet. A centrifugális erő gorombán odanyomja az üléshez. Erre egészen magához tér és a fák magasságában száguldó gépet úgy-ahogy, egyensúlyba hozza. Az alattuk elsuhanó fák koronái mint egy álom fátyolán át tűnnek fel és maradnak el ismét Nyakas őrmester látómezejében.

A légcsavarok alig húznak. A motorok hangja gyönge s ez a gyönge zúgás megragad Nyakas őrmester öntudatában. Első pillantása a gázkarokra esik; azok tényleg egészen hátra vannak húzva, de ő nemcsak ezt látja, hanem a kezét is... a bal, alsó karját, amelyből patakzik a vér és egészen hátra van hajolva. Nem érzi. Nem fáj semmit.

— Előre kell nyomni a gázkarokat... — motyogja és megkísérli véres, csonka kezével, de a vér sikos, minduntalan lecsúszik a fogantyúról.

A gép lassan elveszti sebességét, már alig tartják a szárnyak a karcsu testet. Sietni kell, gázt kell adni, mielőtt még átesne a gép. Nyakas őrmester a térdei közé fogja a magassági kormányt, jobbkezével átnyúl a baloldalra és előre löki a gázkarokat... A motorok felzúgnak, a gép lassan emelkedni kezd.

Oly alacsonyan vannak, hogy a szovjet csapatok puskával és géppuskával is könnyen lövik a gépet. A találatok egyhuzamban kopognak a törzsben.

Nyakas őrmester ránéz az iránytűre: 300 fokot mutat, tehát nyugati irányba repülnek, hazafelé. Ez rendben volna. Az őrmester feje ezután ismét előrebillen és a gép már-már megint zuhanni kezd, *amikor egy remegő kéz nyúl át a jobb oldalsó ülésből, tapogatózva keresi a magassági kormányt és az ujjak görcsösen rákapcsolódnak annak szarvára.*

Nyakas őrmester magához tér. Jobb keze felett a kormányon Soczó főhadnagy kezét látja nyugodni. Eszébe villan, hogy *ez alatt a néhány, öntudatlan másodperc alatt megfigyelője mentette meg őket attól, hogy a földre zuhanjanak.*

Nyakas őrmester a bal karját tapogatja, mert már eddig is túlsok vért vesztett. El akarja szorítani az ereket.

Soczó főhadnagy keze ernyedten lehanyatlik a kormányról.

Nyakas őrmester odafordul hozzá és kéri, hogy kösse el a karját, mert elvérzik, de a fedélzeti távbeszélő süket. Elromlott. Nyakas őrmester a motorok zúgását túlkiabálva megismétli kérését, de a főhadnagy nem mozdul. Viaszsárga arccal ül mellette és ujjával maga felé mutat. A szája hangtalanul mozog.

— Énbennem is van... szálljunk le... — olvassa le a mozgó ajkakról a szaggatott mondatokat Nyakas őrmester. Látja, hogy a főhadnagy még súlyosabban sérült, mint ő maga, segítségére már nem számíthat, viszont ő is kezd már rosszul lenni. Oly sok vért vesztett, hogy már nem bírhatja soká.

— Le kell szállni, — állapítja meg magában — le kell szállni, mindegy, hogy hova...

Átnyúl épen maradt jobbjával, leveszi a gázt, de a következő pillanatban ismét előrevágja a gázkarokat, mert egy mély szakadék került eléjük. Majdnem nekirohantak meredek falának. Szerencse, hogy a motorok jól húznak. Most azonban már nem szállhat le, mert egy falu szélső házai vannak előtte.

— De hol van az az ismerős vasútvonal, amit már régen keres? Már itt

kellene lennie valahol — tűnődik magában az őrmester.

Ha azt el tudják érni, akkor hamarosan eljuthatnak valamelyik tábori kórházba. A másodpercek lomhán múlnak. A motorok zúgása mintha valahonnan messziről hallatszanék a fülében. Minden elmosódik lassan körülötte.

Nyakas őrmester hirtelen kihúzza magát. Összecsikorgatja fogait és mereven néz előre. Nem szabad elhagynia magát az utolsó pillanatban. Erőlködve fordul hátra az ülésen, hogy a rádióst megkeresse.

Győri Imre tizedes készüléke előtt összezsugorodva fekszik a gép aljában.

— Mi van a rádióssal? — ordít át megfigyelőjének.

— Vége... — mozognak hangtalanul Soczó főhadnagy vértelen ajkai. Arca sápadt, de vonásai nyugodtak. Nyakas őrmester nem látja rajta fájdalom nyomait. A főhadnagy emberfeletti erővel uralkodik magán. Szemében csupán a bajtársaiért való aggódás tükröződik. Az önvád, amiért képtelen őket épségben hazavezetni. Talán nincs is még fájdalma, csak valami forró nyomást érez a koponyáján. Mintha valami nehéz tárgy esett volna rá és most mázsás súllyal nehezedik összegörnyedt testére.

A távolban feltűnnek előttük a vasútvonal póznái. Már egészen alacsonyan vannak. Egy falu fekszik a vasútvonal mentén. A szélén két katonai tehergépkocsi. Ezek már valószínűleg németek.

Nyakas őrmester a közeledő rosszulléttel küszködve arra fordítja a gépet, megint a térdei közé fogja a kormányt, átnyúl jobbkezével és visszahúzza a gázkarokat. Azután kikapcsolja a két motort és öntudatának utolsó lobbanásával beleránt a már alig lebegő gép kormányába.

A felderítőgép behúzott futóművel földet ér, erőset zökken, csikorogva csúszik a hasán az egyenetlen talajon. Az őrmester magához tér az ütődésre. Első tekintetével megfigyelőjét keresi, nem történt-e valami baja a durva leszállásnál. Soczó főhadnagy a tenyerére dőlve mozdulatlanul ül mellette. Koponyáján hátul fillérnyi helyen hiányzik a haj...

*

Nyakas őrmester az ezt követő órákra már alig emlékszik. Zavaros, rosszindulatú álomképek kergetik egymást homályos összevisszaságban.

A kabin tetejét nem bírja leoldani... forróság önti el a kabint... Már kint lépked a szárnyon lefelé... szédül... le akar ülni, de elveszti a talajt a lába alól... Hirtelen sötét lesz körülötte, átláthatatlan sötétség... Lassan dereng... most már megint egészen világos van; az eget látja maga előtt... Áhá, hiszen ő hanyatt fekszik!... Hol is van? — elfordítja a fejét: mellette a repülőgép hátsó vezérsíkja emelkedik a magasba.

*

A német gépkocsik őrült ütemben robognak a kényszerleszállást végzett magyar gép felé. Fékek csikorognak, pattogó vezényszavak hangzanak. Egyik gépkocsi felzúgó motorral visszairamodik, hogy a kórházból megfelelő segítséget hozzon.

*

Az őrmester már kévék árnyékában fekszik. Arca sápadt, homlokán sűrűn gyöngyözik a verejték. Most emelik ki a rádióst, artikulátlanul rikácsol.

Nyakas őrmester kinyitja a szemét.

— Vajjon mi lelte ezt?... — gondolja magában és értelmetlenül körülnéz.

*

A súlyos sebesülteket sürgősen beszállítják a faluban lévő táborikórházba. A kórház udvarán rengeteg hordágy áll. Elsővonalbeli sebesültek. Mind súlyos, de ezeket a magyar repülőket soron kívül beviszik a műtőbe.

*

Nyakas őrmester fehér, hűvös tábori ágyon tér magához. Német tizedes ül mellette. Adataikat kérdezi. Az őrmester megkéri, hogy telefonáljon a repülőterükre és jelentse helyette, hogy mi történt. Azután vérátömlesztést kér, mert nagyon gyengének érzi magát. Túlsok vért vesztett és fél, hogy a szervezete nem bírja ki az igénybevételt.

Amikor ismét magához tér, karjába bizseregve folyik át az életet jelentő vér. Fehérköpenyes, német orvos áll mellette és még néhány egészségügyi katona.

Azután mélyen elaludt és csak késő délután ébredt fel. Feje még zúgott, de az ágya szélén ülő törzsőrmestert azonnal megismerte. A két bajtárs könnyezve öleli meg egymást. A törzsőrmestert századparancsnokuk küldte ki a megsérült gépért, miután megkapta a telefonüzenetet.

Nyakas őrmester balkarján hatalmas pólya van.

— Fáj? — kérdezi részvéttel a törzsőrmester.

— Egy kicsit — válaszolja Nyakas. Sokáig hallgatnak, azután ismét a sebesült szólal meg.

— Mi van a többiekkel? Hol van a rádiós, meg a főhadnagy úr?

A törzsőrmester, a kemény, harcedzett katona riadtan pislog a kérdezőre. Zavarban van. Most ő mit válaszoljon?...

Nyakas őrmester kutatva néz rá, azután behúnyja a szemét. Csak hosszú idő után szólal meg ismét, de a szeme csukva marad.

— Mikor haltak meg?

— Délután — jön a tompa válasz.

*

Nyakas őrmestert soron kívül törzsőrmesterré léptették elő, a bronz és kisezüst vitézségi érem mellé pedig megkapta a nagyezüstöt. Ezenkívül megkapta az I. és a II. osztályú német vaskeresztet is.

*

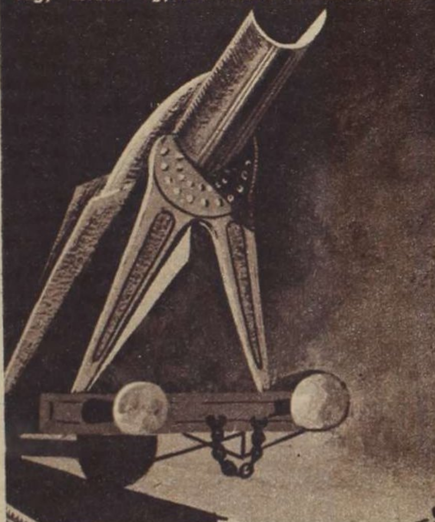
Nyakas Ferenc törzsőrmester, aki emberfeletti önuralommal 45 km-t repültél szétroncsolt karoddal és az állandó vérveszteség ellenére hazahoztad a felderítés fontos jelentését és súlyosan sérült bajtársaidat, továbbá Soczó Géza főhadnagy és Győri Imre tizedes, akik utolsó csöpp véretekig teljesítettétek hazafiúi kötelességteket és akik a legnagyobbat, a legdrágábbat, életeteket adtátok a hazáért, most a rádió hullámain hozzátok száll szavunk.

Az egész világ hallgatja most ezt az adást, nemcsak mi, magyarok és nemcsak a szövetséges országok, hanem az ellenséges államok rádiói is mind figyelik Budapest I. adását.

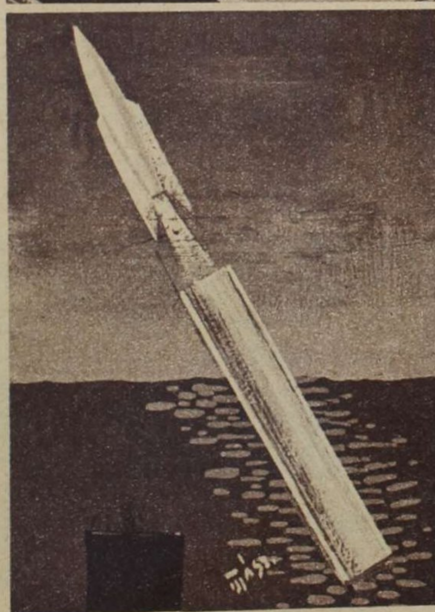
És most, amikor ennek a három magyar közelfelderítőnek hősi éposza előtt levett süveggel, vagy tisztelgésre emelt kézzel a második világháború véres kavarodásában egy pillanatra megállunk, kiáltsuk oda az egész világnak, azoknak is, akik a mi ezeréves hazánkról csak annyit tudnak, hogy „Közép-Európa egyik kis állama", hogy amíg csak egy magyar él, addig nem teszi be ellenség a lábát a Duna-Tisza közére, mert a magyar ma is az, ami 1000 esztendővel ezelőtt volt: hős, aki mindig tudott és ma is *tud* harcolni *a hazáért mindhalálig!*

# MI LEHET A TITKOS NÉMET FEGYVER?

Napilapjaink részletesen beszámoltak az új német titkos fegyver félelmetes hatásáról és mindazok a jelentések, amelyek a rendkívül szigorú angol cenzura ellenére külföldre jutottak, de ugyanígy a felelős angol férfiak nyilatkozatai is arról számolnak be, hogy a fegyver teljes mértékben érezteti hatását és jelentős zavarokat okozott a szigetország életében. A német hadijelentés eddigelé szűkszavúan csupán anynyira szorítkozott, hogy London és Délanglia legsúlyosabb német zavarótűz alatt áll. E spártai szűkszavúsággal megfogalmazott mondat mögött többéves kísérletezés eredménye, német munkások, szakemberek sokmillió munkaórája rejlik, hogy az új fegyver segítségével megtorolja a német városok polgári jellegű célpontjai ellen intézett légitámadásokat.



Rakétalövedék indítása: sínen mozgó pályáról vagy földbe ágyazott csőszerű indítópályáról



Mindaddig, amíg német részről hivatalos jellegű közlés nem történik az új fegyver műszaki részleteire vonatkozólag, csupán találgatásokra vagyunk utalva. Az angol légügyminisztérium ugyan adott ki hivatalos közleményt a német robotrepülőgépekről, nem is egyet, de többet s ezek a „hivatalos" jelentések egymásnak meglehetősen ellentmondanak. Így biztos alap az új fegyver lényegére vonatkozóan, annak immár közel kéthetes alkalmazása után sincsen.

Nem érdektelen azonban, hiszen repülőfegyverről van szó, ha lapunk olvasóinak tájékoztatására összefoglaljuk mindazokat az újszerű fegyvermegoldásokat, amelyek segítségével, vagy amelyeknek egyesítéséből az új német megtorló fegyver megszületett. Érdekes fényt vet egy ilyen összefoglalás a haditechnika egy újabb fejezetére s egyben bepillantást enged a jövő fegyvereinek lényegébe.

### Az új fegyver nem ágyúlövedék!

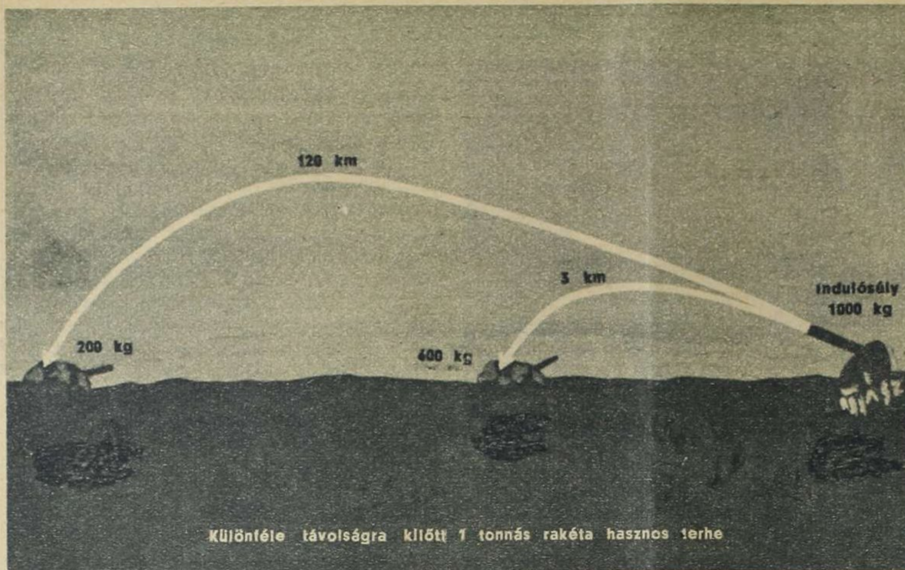
Mielőtt még e repülőfegyverekre áttérnénk, nézzük meg, miért nem lehetett tüzérségi fegyver az új megtorló bomba, miért nem alkalmazták a németek a világháborús „hosszú Berta" késői utódját, a messzehordó nehéz ágyút. Igen jól tudjuk, hogy a Csatorna két partjáról állandóan lövik egymás parti berendezéseit a szembenálló felek. Ezt annál inkább megtehetik, mert a rendelkezésre álló kiváló minőségű lőveganyag a Calais—Dover közötti 35—40 km-es távolságot könnyen áthidalja, másrészt ezen a távolságon, megfelelő berendezésekkel, a találatok közvetlen megfigyelése is lehetséges. Ezek a partvédő lövegek tehát célzott tűzzel zavarják a szemközti oldal parti hajózását, rombolják katonai berendezéseit. Elsőrendű feladatuk azonban nem az ilyen, inkább presztizskérdésből intézett tüzérségi párbaj, hanem a partvédelem, a partraszállási kísérletek meghiusítása.

Mi történnék, ha 120—150 kilométer távolságra, tehát német területről a brit főváros Esztergom vármegyével egyenlő területére belövő ágyút kellene szerkeszteni? A világháború híres „hosszú Bertá"-ja 21 cm. ürméretű volt; s a tapasztalat szerint 21—24 centiméter a messzehordó nehéz löveg legkedvezőbb ürmérethatára.

Ez a német csodalöveg 105 kg súlyú lövedékét 1650 m/sec. kezdősebességgel bocsátotta útjára s az 186 másodperces repülés után érkezett meg célpontjához. A becsapódó lövedék romboló hatása körülbelül egy 250 kg-os rombolóbombáénak felelt meg. Ennél nagyobb rombolóhatású lövedéket kilövő messzehordó ágyú szerkesztése csaknem lehetetlen. Ez tehát az ágyú alkalmazásának első főakadálya. De ugyanígy ellene szól az ágyú alkalmazásának az a tény, hogy az ilyen 42 méter hosszú, preciziós esztergán készült cső élettartama még utánafúrás esetén sem több 60—80 lövésnél, tehát korántsem nevezhető arányban állónak azzal a rendkívüli munkával, amit az ágyú készítésére fordítani kell. Ezenfelül minden egyes lövést, a cső tágulásának megfelelően újból kell számítani, hogy az adott célelemek ismeretében a lövedék rendeltetési helyére jusson. Erre pedig ellenséges légitámadások közepette nyilván nem nagyon nyilik alkalom. Végezetül ugyancsak nyomós ok az ágyú elvetésében, hogy egy 42 m hosz-




A rakéta röppálya merőben különbözik az ágyú lövedékétől: jóval laposabb is



Különféle távolságra kilőtt 1 tonnás rakéta hasznos terhe


A szárnyas siklóbomba

Legnehezebb

Siklóbomba az anyagép elé függesztve

szú csövű, rendkívül gondosan elkészített alapzatú löveget légi felderítés ellen álcázni gyakorlatilag lehetetlen, másrészt ekkora kiterjedésű célpontot bombázni nagy magasságból sem nehéz feladat.

Mindezek a szempontok joggal indíthatták a német hadvezetőséget arra, hogy az ágyú alkalmazását a megtorlás céljaira alkalmatlannak minősítse és merőben újszerű útakon keresse azt, hogy a megtorlás célpontjai ellen rövid idő alatt nagy tűzösszpontosítást milyen fegyver segítségével érhet el. Ezeket a lehetőségeket akarjuk most sorra venni.

**Milyen megoldások kerülhetnek szóba?**

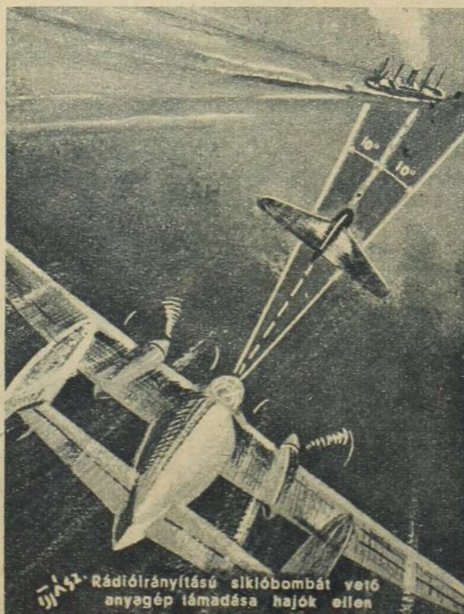
A korszerű fegyverek tárában szétnézve, a megtorló fegyver céljaira való alkalmazásra a következők kerülhetnek szóba:

a) nagy ürméretű rakétalövedék,

b) motoros repülőgép segítségével vontatott siklóbombák,

c) csörlés vagy egyéb indítási rendszer segítségével magasbajuttatott siklóbombák,

d) rádióirányítású siklóbombák,


Rádióirányítású siklóbombát vető anyagép támadása hajók ellen

e) rakétahajtású szárnyas bombák távirányítással vagy anélkül.

E felsorolás teljes nem lehet, hiszen a mérnöki elme igen találékony, másrészt a különféle rendszerek egyesíthetők. Annyit azonban megállapíthatunk, hogy a napjainkban több-kevesebb propagandával beharangozott vagy teljes mértékben titokban tartott légi fegyverek java ezekbe a csoportokba osztható.

**Óriásrakéták.**

Amikor a Magyar Szárnyak egyik korábbi száma megemlékezett a rakétáról, mint a jövő hajtóművéről, részletesen beszéltük a rakétarendszerű német ködvetőről, Do-Gerätről. Ez a fegyver, amelyet azóta sorozatvető néven honvédségünk is rendszeresített és amely a keleti hadszíntéren nagyszerű eredményeket ért el, az akkor ismertetett méretben egy csaknem korlátlan fegyversorozat kiindulási pontját jelentette és azóta minden bizonnyal megsokszorozott arányokban is elkészült.

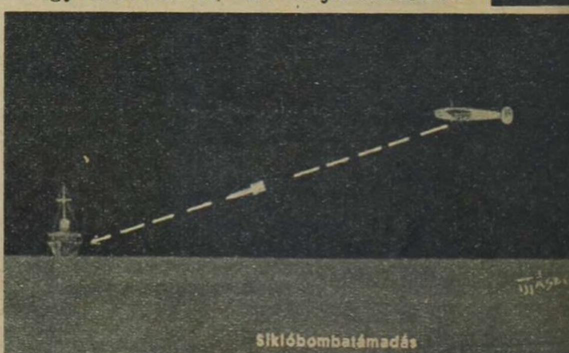
A rakétalövedék előnye: indításához nem kell hosszúcsövű ágyú, hanem mindössze egy megfelelő indítópálya, ami lehet sínszerű, de lehet akár a földben elhelyezett cső is. Éppen ez a tény teszi lehetővé azt, hogy ürméretben szinte korlátlan nagyságú rakétát készíthessenek, míg az ágyúlövedék, az említett tények alapján, legfeljebb 24 cm ürméretű lehet és ekkor hatásában kb. 250 kg-os bombával egyenértékű.

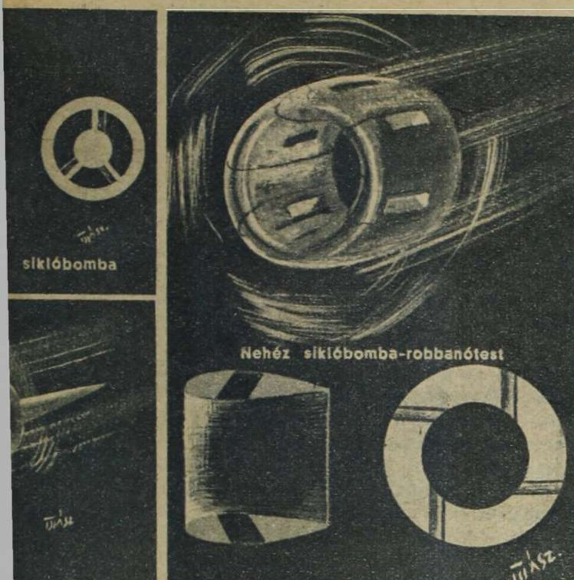
A becsapódó rakétalövedék hatása körülbelül azonos a vele súlyban egyenlő bombáéval, tehát egy kéttonnás rakéta körülbelül akkora pusztítást okoz, mint egy kéttonnás repülőbomba. Míg azonban a kéttonnás repülőbomba szállítására kétmotoros bombázógép kell és ez 3—4 főnyi személyzettel, kb. 3000 lóerő motorteljesítménnyel, óránként mintegy 400 kg benzinfogyasztással halad, addig a rakéta személyzet nélkül, csupán hajtótöltetét fogyasztva ér el céljához.

Két részletkérdés érdekelhet itt minket: mekkora a rakéta hasznos, tehát érkező súlyának viszonya a rakéta teljes, tehát indító súlyához, vagyis mennyi hajtó robbanóanyagot emészt fel a rakéta, amíg céljához ér és mekkora a rakéta találati pontossága?

Az első kérdésre részletes választ e cikk kereteiben adni nem lehet, annyit azonban leszögezhetünk, hogy ez részben a rakéta súlyától, részben a rakéta sebességétől, részben pedig a rakéta lőtávolságától függ. Az első, hatásában legkevésbbé jelentős tényezőtől eltekinthetünk. A második tényezőre vonatkozólag megállapíthatjuk, hogy annál kedvezőtlenebb a hasznos teher (indulósúlyarányszám, minél nagyobb a rakéta repülési sebessége s ugyanígy, minél nagyobb távolságra akarunk lőni a rakétalövedékkel. Mindkét kívánalom a hajtótöltet jelentős megnövelését teszi szükségessé. Ha a lőtávolság adva van, mint adott esetben (a német megtorlófegyver nyilván elsősorban az angol főváros ellen készült) már csupán a legkedvezőbb sebesség megválasztása a feladat. A lövedék nyilván nem repülhet túlságosan lassan, mert ekkor a röppályáját befolyásoló tényezők hatása túlságosan érvényesül, a levegő változása (szél stb.) és a többi zavaró tényező erősen megnöveli a lövedék szórását. A túlságosan nagy sebesség viszont — ha ugyan minimumra csökkenti is a szórást — kedvezőtlenül befolyásolja a hasznos terhet. Az eredmény: meg kell találni azt a sebességet, ahol a káros tényezők hatása még aránylag kicsiny, de ugyanakkor a hasznos teher is megfelelően nagy. Ennek nagysága már a rakéta méreteitől is függ.

Egy rakétalövedék röppályája erősen különbözik a tüzérségi lövedékétől. Míg az ágyú lövedéke legnagyobb sebességét a csőtorkolat elhagyásakor éri el és azon túl a levegő ellenállásának hatására haladási sebessége fokozatosan csökken, a rakétalövedék bizonyos indító sebességgel hagyja el állványát vagy indítócsövét, de hajtótölteteinek


Siklóbombatámadás





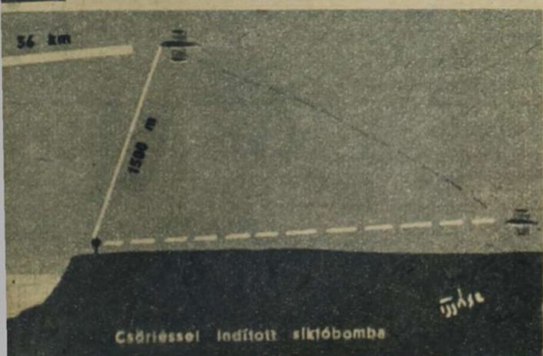
Legnehezebb űrméretű robbanótest repülőgépvontatásban

ereje ezt a sebességet tovább fokozza és a lövedék legnagyobb sebességét nem az indítópálya elhagyásakor éri el, sőt a hajótöltetek megfelelő csoportosításával hosszú időn át állandó haladási sebessége is lehet. A rakétával való célzás a célelemek meghatározása tehát egészen más módon történik, mint a tüzérségnél.

Az indítószerkezet egyszerűsége a rakéta legnagyobb előnye. Míg ugyanis az akció és reakció törvénye értelmében az ágyú és alapzata a nagy űrméretű lövegnél óriási visszalökő erőt kénytelen felemészteni, a rakétalövedék indítócsövére vagy állványára semmi erő nem hat, annak feladata csupán a helyes indítási szög megadása és az indulás lehetővé tétele. Ezért vékonyfalú cső is alkalmas e célra, egyszerű bölcsőn. A pontosság növelésére a csövet huzagolással is el lehet látni.

S hogy az első kérdés megválaszolására néhány gyakorlati példát is lássunk; vizsgáljunk különféle űrméretű és lőtávolságú rakétákat (a sebességet az említett legkedvezőbb értéken tartva): ha 3 km távolságra 20 kg súlyú lövedéket akarunk eljuttatni, az indulósúly körülbelül 40—45 kilogramm, vagyis a hasznos súly (indulósúly) aránya kb. 1:2, a lövedék súlyának felét emészti fel hajtásra. Ha kereken 120 km távolságra akarunk 2.5 tonnás lövedéket eljuttatni, az indulósúly mintegy 12.5 tonna, tehát az említett súlyarány 1:5, tehát a rakéta indulósúlyának csak 20%-a hasznos teher, ez jut el a célba.

És a találati pontosság? Eltekintve az említett röppályakülönbözőségtől, a rakéta sohasem lehet olyan pontos, mint az ágyú. Az ágyú csövében lejátszódó folyamatokat pontosan ismerjük és számíthatjuk, s ezek segítségével a lövedék röppályáját megfelelően befolyásolhatjuk. A kisebb sebességgel induló, tehát éppen az irányzás alatt kedvezőtlenebb körülmények között levő rakéta szórása ezért mindig nagyobb, mint az ágyúlövedéké. Felületi célok ellen s így London ellen minden bizonnyal jól használható, mert a lövedéke közepes szórása akkora, hogy a találati pont minden esetben a célterületen marad.



Csörléssel indított siklóbomba

### A vontatott siklóbombák

Ez a fegyver sem új: légitorpedó és sok más hangzatos név alatt még a „legsötétebb" békeidőkben is legalább havonta egyszer írtak róla újságjaink, mint a jövő legfontosabb fegyveréről. A jóslatok nem valami fényesen váltak be, de a siklóbombák igenis megjelentek a hadszíntereken.

A siklóbomba olyan áramvonalas lövedék (lehet szárnyas bomba, de lehet más alakú is, mint azt ábráink mutatják), amely az anyagépről elengedve adott siklószögű pályán halad egyenes vonalban előre célja felé. A bomba légerőtani jellemzői adják meg a pálya siklószögét, és ebből következik annak a pontnak a helyzete is, amennyivel a cél előtt az anyagépnek vontatmányát el kell engednie.

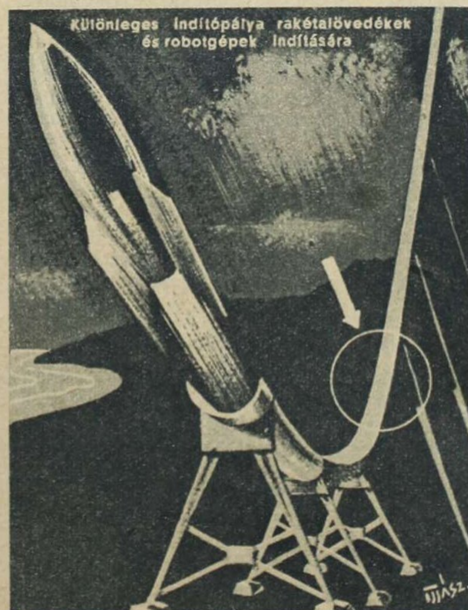
Német részről már az első világháborúban is használtak ilyen bombát: 1917-ben Zeppelinről próbálták ki a siklóbombát: kb. egytonnás bombát láttak el kétszárnyú felülettel , a bombát a léghajó hasa alá erősítették. A gyakorlati eredményről nem tudunk semmit. Az angolok is kísérleteztek 1917—18-ban ilyen lövedékekkel, nem nagyon kielégítő eredménnyel. Egy 1923-ból származó angol szabadalom már egyszárnyú felülettel látta el a torpedót vagy bombát s szintén az anyagép törzse alá erősítette.

Angolszász jelentések szerint hasonló siklóbombákat már használtak a németek hajókaravánok ellen, az anyagépek pedig Do. 217. vagy He. 177. mintájúak voltak. Kb. két tonna határig ezek a siklóbomba valóban az anyagép törzse alá erősíthetők és onnan engedi őket a siklószög meghatározta pontban a pilóta. Az ennél nagyobb súlyú s legtöbbször nem is szárnyalapú felülettel felszerelt robbanótesteket már a gép után függesztik, azokat vontatja a motoros gép, akár a szállító vitorlázókat. Ilyen módon körülbelül öttonnás robbanótesteket is el lehet juttatni az ellenséges célpontra.

A minden távirányítás nélkül való siklóbomba is sikerrel alkalmazható felületi célok ellen, hiszen a várható eltérítő hatás (oldalszél stb.) előre számítható (mert az anyagépre is hat) és az ennek nyomán beálló szórás még a város határain belül tartja a találatot.

A szállító siklógéppel ellentétben az ilyen siklóbomba felületi terhelése a vontatógépével azonosra választható, tehát nagysebességű vontatás lehetséges: 350—400 km/óra sebességgel vontatható a bomba. Ha a felületi terhelés határát 180—200 kg/m²-ben jelöljük meg, az egytonnás bomba számára 5 négyzetméteres szárnyfelület adódik, ez jól helyezhető el a bombán.

A nagyobb robbanótestek mint ábráink mutatja, már nem repülőgépalakúak, hanem hengeralakú felülettel ellátottak. A felület forgatásával (erről a megfelelően elhelyezett nyílások vagy


Különleges indítópálya rakétalövedékek és robotgépek indítására



Ilyen lehet egy robotrepülőgép, reakciós hajtással, önműködő kormányzással

terelőlapok gondoskodnak) a siklóbombának nagyfokú iránystabilitást lehet adni.

### Magasba csőrölt siklóbombák

Amint a vitorlázógépet is nem csupán motoros vontatással lehet a levegőbe juttatni, ugyanúgy a siklóbomba indítására is van más alkalmas módszer. Nem tudunk arról, hogy van-e egyáltalában szó ilyen indításról, mégis számolhatunk például annak a lehetőségével, hogy a siklóbombát kellő magasra felcsőrölik. Mert ha a bomba siklószáma például 1:25, úgy 200 méterre felcsőrölve 50 km távolságot tehet meg. Olyan szélességű célpont, mint pl. Dover, feltétlenül beleesik a találati övezetbe, ha a Calais-környéki részről a németek ilyen bombákat engednének fel.

Főleg a nagyobb űrméretű siklóbombáknál lehetne jól alkalmazni ezt a módszert. A kötél súlya ugyanis nem túlságosan nagy és ma már annyira kikísérletezték a csőrléses indítást, hogy ezt is be lehetne számítani az indítási elemek meghatározásánál. Öttonnás bomba indításához 2000 méter magasra csőrölve kb. 600 kg súlyú kitűnő minőségű drótkötél kellene. Ha a bomba felületi terhelése ismét nagy, úgy repülési ideje kicsiny, tehát az oldalszél (egyébként is jól beszámítható) eltérítő hatása is kisebb.

Az is elképzelhető, hogy valamilyen más eszközzel, pl. rakétarendszerrel juttatják el a kellő magasságba a siklóbombát és az onnan meghatározott szögű siklórepüléssel igyekszik célja felé.

### Távirányítású siklóbombák.

Az említett siklóbombák röppályáját a kilövés, ill. elengedés pillanatától kezdve már nem lehet befolyásolni, vagyis az esetleges figyelembe nem vett vagy nem eléggé számított zavaró tényezők eltérítő hatását javítani, helyesbíteni nem lehet. Ezért a siklóbomba szórása nagy, tehát alkalmazása csakis felületi célok ellen kerülhet szóba, célpontok ellen nem!

A rádióhullámok segítségével való távirányítást azonban igen tökéletesre fejlesztették az utolsó tíz év alatt. A német haditengerészet a világháborús Zähringen nevű csatahajót távirányítású célhajóvá alakította át és erre végezte éles lőgyakorlatait. Az angolok a távirányítású Queen Bee és Queen Wasp mintájú gépeket használták haditengerészetük légvédelmi lőgyakorlataikhoz. A gépeket katapult segítségével engedik útjukra, majd az anya-hadihajón elhelyezett irányító berendezés segítségével késztetik a megkívánt mozdulatok megtételére. Ha a gépet lelövik, kihalásszák és kijavítják. Költséges, de legalább valószerű gyakorlat. Az amerikaiak távirányítású repülőmodelekkel gyakorlatoztatják légvédelmi tüzéreiket.

A távirányítás vevőkészüléke könnyű és egyszerű, több jelfogó segítségével működteti a kormányszerveket. A távirányító adókészülék azonban bonyolult és nehéz szerkezet. Amennyiben a gép mindháróm tengelye körül való irányíthatóságot megkívánjuk, úgy az irányító adó olyan nehéz lesz, hogy repülőgépen el sem helyezhető.

A siklóbombák irányítására tehát, éppen az említett súlybajok miatt, olyan irányítást használnak, amely csupán az oldalirányú eltérés helyesbítését teszi lehetővé. Az elgondolás érthető, hiszen a siklóbomba siklószáma adott lévén, magassági irányítás helyes kioldás esetén nem szükséges, maga a siklóbomba megfelelő oldalstabilitásúra készíthető, hogy csürésre vagy ennek megfelelő mozdulatra ne legyen szükség, csupán az oldalkormány az, amely semmi esetben sem nélkülözhető.

A távirányítás hullámhossza ma már lehetőleg ultrarövid. A közönséges rövidhullámok is, ha az ellenség hozzávetőlegesen meg tudta határozni az irányító hullámhosszat, annyira zavarhatók, hogy az irányító gép a zavarás hatására a legkellemetlenebb helyzetbe kerülhet: pl. saját bombája kerülgeti. Az ultrarövid hullámok hátránya ezzel szemben kis hatástávolságuk, valamint fényszerűségük. Az ultrarövid irányítású bombát az anyagép bizonyos kis szögeltérések mellett követi nyomon, mert ha adott szögből kb. 15 fokkal már eltér a repülési iránytól, a bomba felett elveszti az uralmat. Kipróbáltak ezen felül vezetékes irányításokat is, ahol az irányító impulzusokat zavarástól mentesen, vezeték segítségével adták át a gépnek.

A siklóbomba vetése a következőkép történik: az anyagép kioldja a bombát és egyben visszaveszi a gázt, hogy utól ne érje saját bombáját. Ha a bomba nem távirányítású, úgy a vető gép elfordul, ha pedig tovább irányítja a bombát, úgy fojtott motorral, kb. 350 km/óra sebességgel követi azt, ultrarövid irányítás esetén szigorúan a bomba nyomában. Ezek a veszélyes pillanatok az elhárító légvédelmi tüzérségnek könnyen módot adhatnak arra, hogy az anyagépet támadja.

Felületi célok ellen tehát a közönséges siklóbomba kerülhet alkalmazásra, pontcélok ellen pedig a távirányítású.

### Repülő bomba = robotbombázó.

Az összes előbb ismertetett rendszerek egyesítése a robotbombázó. Amennyire az említett angol jelentéseknek hitelt lehet adni, a német megtorló fegyver is e csoportba sorolható. A V. 1. (ami Vergeltungswaffe = megtorlófegyver vagy Versuchswaffe = kísérleti fegyver rövidítése) állítólag rakétahajtású szárnyas bomba, beépített automata pilótával.

A robotrepülőgép reakciós hajtású, a tüzelőanyag ismeretlen. Valószínű azonban, hogy nem benzint használnak e célra, hanem valamilyen más, különleges német szintétikus hajtóanyagot. A német vegyészet e téren bizonyára újat tudott termelni.

Indítása segéderővel történik. Lehetséges, hogy e segéderőt valami katapultszerű szerkezet szolgáltatja, de inkább valószínű az, hogy rakétát használnak indításhoz is, mert a német repülőgépeknél a felszállás segítségére már régóta alkalmaznak startrakétákat. E rakéták segítségével lövik fel a gépet a kellő magasságba, ahonnan már saját rakétáival folytathatja az emelkedést és a vízszintes utazórepülést.

Ime néhány méretadat — amit azonban csak fenntartással közölhetünk, hiszen német részről semmiféle részletközlés nem történt —: A robotbombázó lényegében egytonnás repülőbomba „volna“, szárnyának terjedtsége kb. 7.20 méter, a szerkezet átmérője mintegy 80 cm (lényegében a bombaátmérő), hosszúsága kb. 8.40 méter.

A beépitett rakétatöltet szélcsendes időben 240 km távolság megtételére elegendő, a robotgép utazósebessége 480—540 km/óra. Mint német részről közölték, a töltet különleges újfajta robbanóanyag, amely nem csupán erős robbanó s igy romboló hatású, hanem gyujt is. Az angol jelentés megemlíti, hogy az acélból készült gép felül sötétzöld, alul világoskék álcázó festéssel van ellátva.

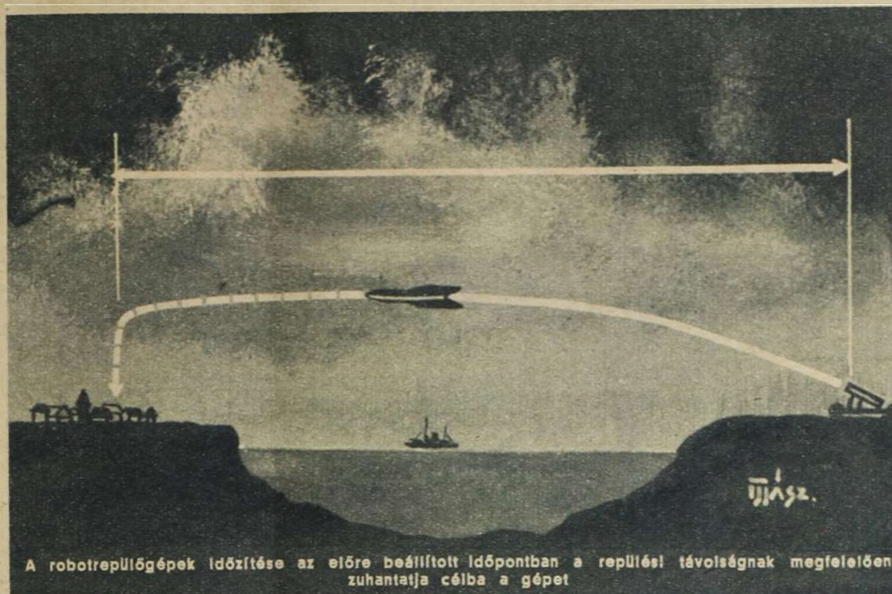
A gép reakcióhajtású voltát igazolják azok a német hangfelvételek, amelyeket haditudósítók készítettek az újfajta robbanótestekről és amelyeket a birodalmi rádió közvetített.

Az efféle robotrepülőgép lelke az önműködő irányítás. Lapunk régebbi ol-

vasói előtt bizonyára ismeretesek a Sperry, majd az Askania-Sperry mintájú automata pilóták, amelyet a gép egyensúlyának megtartását őrizték forgalmi gépeken s újabban a nagyobb bombázógépeken is. Ezek a ma már nagy tökéletességre fejlesztett készülékek pörgettyűk segítségével működnek. A pörgettyű ugyanis megtartja eredeti forgási tengelyét, ha pedig a gép e forgási tengelyhez, mint rögzített térbeli irányhoz viszonyítva kitér, ezt a jelfogók azonnal jelzik s az áramkörök zárása útján a megfelelő kormányelállító motorokat működtetik. Igy az automata pilóta kitűnően tartja a megszabott iránytűkurzust, arról nem tér le, csupán a szél okozta eltérítést nem tudja helyesbíteni. Ilyen automata pilóta van valószínűleg a robotbombázóban is.

Az elmondottak lényegükben valamennyi robotbombázónak nevezett szárnyas bombára érvényesek. Lényeges különbséget jelent ezen felül már, hogy a bomba rádiótávirányítású-e vagy pedig időzített. A rádiótávirányítású bomba becsapódását ugyanis a földi irányító állomás, vagy egy kísérő irányító gép, esetleg a földről feleresztett irányító kötöttléggömb vezérelí, míg az időzítéses robotbombázó pályáját ekkép nem lehet befolyásolni. Az angolok arról beszélnek, hogy a németek nem használnak távirányítású gépeket. Ez érthető lenne, mert a megfelelő hatótávolságú irányítás repülőgépbe, sőt kötöttléggömbbe is aligha szerelhető, a földről pedig nem sok értelme van 50 km-nél nagyobb távolságon. Ugyanakkor az irányító állomás helyét is könnyű lenne bemérni és így a kilövés helyét is meg lehetne határozni. A közölt célnak, tehát a súlyos zavarótűz előidézésére az irányítás nélküli robotbombázó sokkal jobban megfelel.

Ismerve a gép sebességét, valamint az induló állomástól a célig terjedő légtérben uralkodó szélviszonyokat (itt az időjárásrepülők jutnak fontos feladathoz) könnyen kiszámítható az a repülési idő, amelynek elteltével a bomba a célterület fölé érkezik. Az időzítés ekkor leállítja a hajtóművet s a kormányok elállításával fejnehézzé teszi a robotgépet, mire az meredek zuhanással a célba zuhan. Az érzékeny gyujtás a becsapódás pillanatában felrobbantja a töltetet. Ha például 540 km/óra a gép sebessége és 108 km a céltávolság, az időzítés 12 perces repülés után nyomja



A robotrepülőgépek időzítése az előre beállított időpontban a repülési távolságnak megfelelően zuhantatja célba a gépet

fejre a bombát. Ekkép másodpercre pontosan meghatározható a kellő repülési idő, amellyel szélcsendes időben bámulatraméltó pontosságot lehet elérni. Szeles időben is akkora a szórás, hogy a találat az óriási célterületen maradhat. (Pl. 40 km/órás szélnél az előbbi adatokkal az eltérítés 8 km lenne a szél irányában, a szélerősség ismeretében azonban már az indításnál megfelelő beállítással előre helyesbíthető az eltérítés.)

Az angolok által ismertetett egytonnás robotbombázó valószínűleg a legkönnyebb, amit a német megtorlás használ, hiszen gyakorlatilag valahol 10—15 tonnánál lehet az ilyen robotrepülőgépek felső súlyhatára. A méretre vonatkozólag döntő jelentőségű a robotgép sebessége, segédszerkezeteinek súlya, hasznos terhe és az, hogy mekkora célfelületet mutat az ellenséges légvédelemnek.

**Ellenszerek?**

Nincs fegyver ellenszer nélkül s így valószínűleg a robotbombázónak is meg lehet találni az ellenszerét, ki lehet kísérletezni az elhárítás módszereit. Nem lehet azonban tagadni, hogy a meglepetésszerűség az új fegyver erejét nagyban növeli és az első időben az elhárítást kapkodóvá teszi. Ez viszont a polgári lakosság ellenálló erejére van kedvezőtlen hatással, hiszen azt amúgy is eléggé igénybeveszi a derült égből motorzúgás és légiriadó nélkül érkező nagyhatású bomba robbanása. A fegyver morális hatása vetekszik anyagi pusztításával.

S ha az egyik fegyver ellenszerét megtalálják, következik a második, a V. 2. és így, ameddig a német hadvezetőség újabb meglepetéseket tartogat tarsolyában.

Egyébként légvédelmi tüzérséget és vadászrepülőgépeket egyként be lehet vetni az említett fegyverek ellen, előttünk ismeretlen eredménnyel. Ha rádiótávirányító anyagépek is vannak a támadás légiterében, úgy az elhárítás elsősorban ezeknek a megsemmisítésére törekszik. Hasonlóképpen igyekszik a távirányítást zavarni, különleges zavaróadókkal.

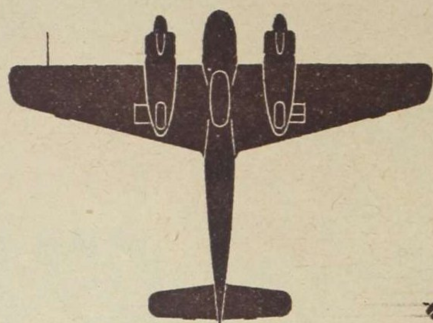
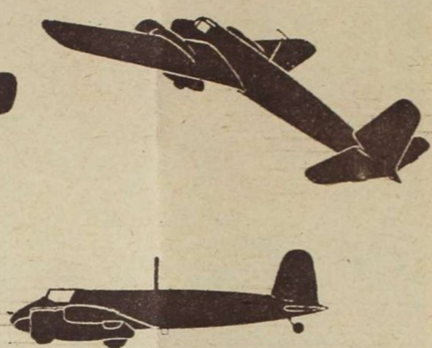
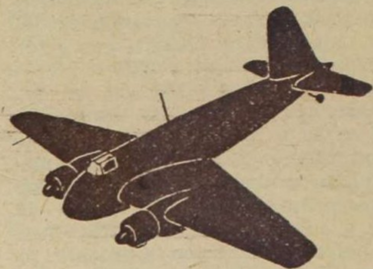
*

Az elmondottak természetszerűleg nem tartalmazhatnak tényleges adatokat, csupán a valószínű helyzetet és a nyilvánosságra hozott adatok, valamint számítások alapján meghatározható adatokat közlik.

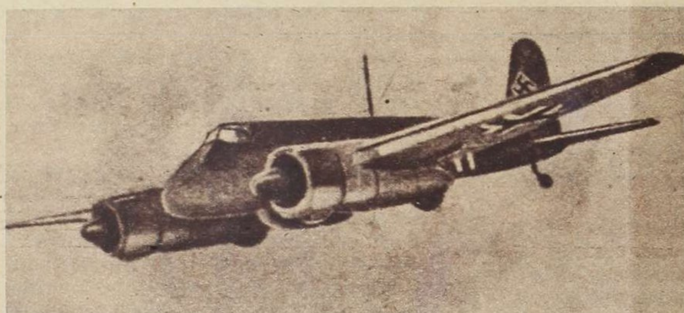
Ez érthető is, hiszen az OKW-nek nem érdeke, hogy bármiféle részletes közlést tegyen azokról az új fegyverekről, amelyeknek pusztítása morális és anyagi vonatkozásban elérte azt a hatást, amit a német hadvezetőség maga elé célul kitűzött.

**Nagy Ernő**

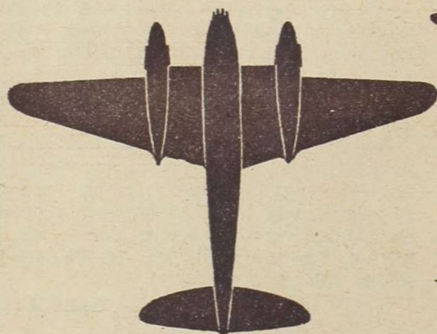
# ISMERJÜK FEL A REPÜLŐ-


HENSCHEL Hs 129



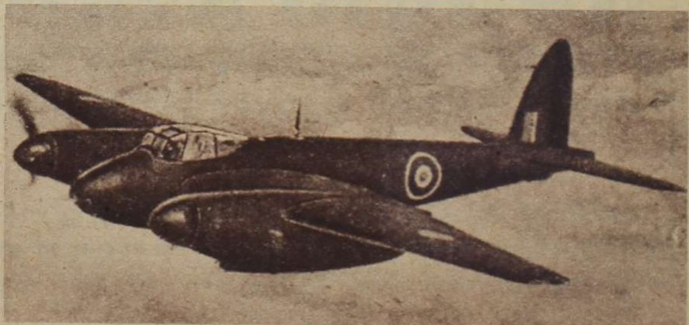
**Henschel Hs. 129.**, a kitűnő német csatarepülőgép, amelyet az orosz fronton és Afrikában alkalmaztak, csaknem egyidőben először. Most a keleti és nyugati arcvonal harcaiban egyaránt szerephez jut a SG. (Schlachtgeschwader = csatarepülőezred) kereteiben. Eredetileg két 450 lóerős Argus As. 410 motorral repült, a sorozatgépek most Gnome Rhone 14 M 700 lóerős motorokkal repülnek és készülnek 1400 lóerős BMW motoros kiadásai is. Legnagyobb sebessége kb. 450 km/óra. Fegyverzete 2 drb 8 mm-es géppuska és 2 drb 15 mm-es nehéz géppuska (vagy 20 mm-es gépágyú) a törzs két oldalán elhelyezve, valamint a törzs alatt elhelyezett 30 mm-es gépágyú. Felismerhető mély, V-beállítású szárnyáról, egyenes mellső éléről, előrenyilazott hátsó éléről és levágott szárnyvégéről; az irányfelületek karcsúak.



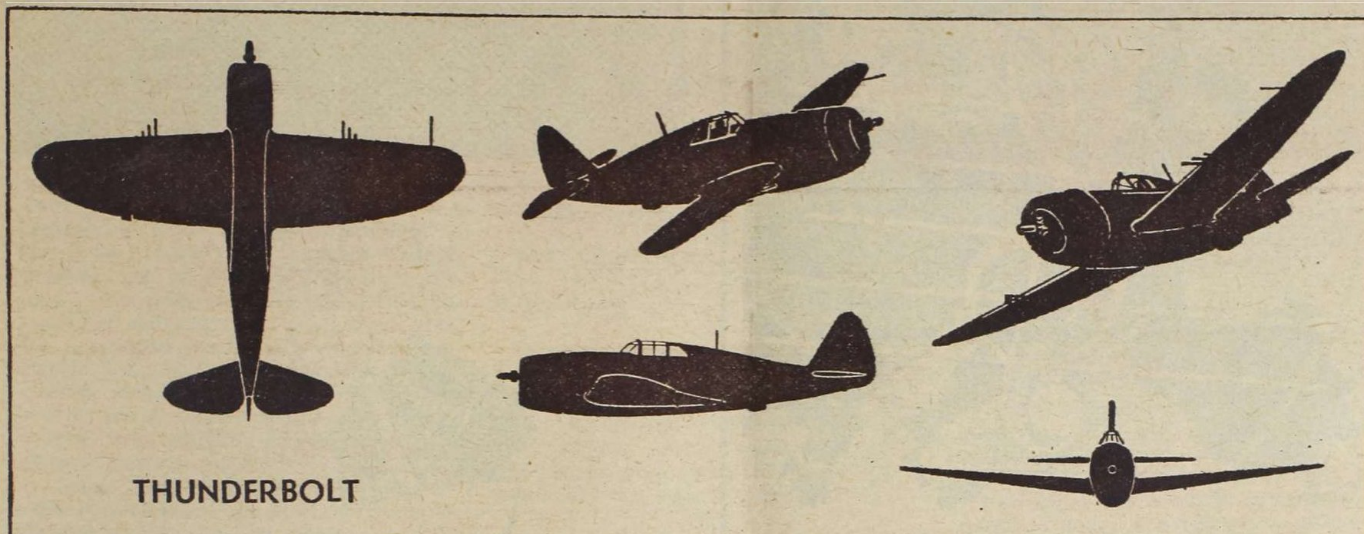




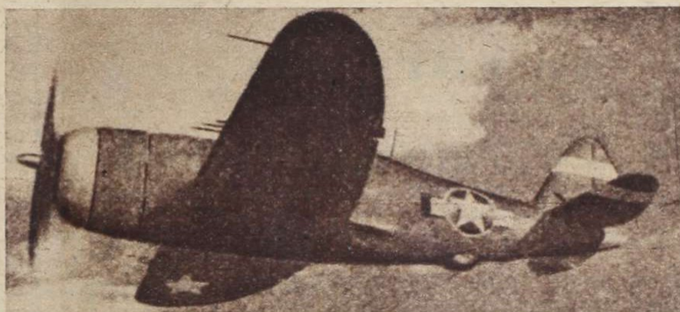
**De Havilland Mosquito** (DH. 98.) az ismert angol zavaróbombázó, távolsági vadász- és aknarakó repülgép. Két drb 1280 lóerős Rolls-Royce Merlin XXI. motorja van, újabban a Merlin erősebb változatait is beépítik. Sebessége 640 km/óra felett van, a gép egyik újabb példánya a Montreal—Belfast távolságot 5 óra 40 perc alatt repülte be. A vadászváltozat fegyverzete négy drb 20 mm-es géppuska. Mozgatható fegyverzete nincs. A bombázó és vadászbombázó kivitel a bombaterhet (ez 1800 kg-ig terjedhet) a törzsben viszi. Nagytávolságú bevetésre a szárnyra áramvonalas póttank erősíthető. A gép felismerhető nagy, a szárny alá függesztett és azon túlnyúló motorgondoláiról, erősen vékonyodó szárnyairól és a radiátorokat tartalmazó középrészről, valamint a jellegzetes irányfelületről.

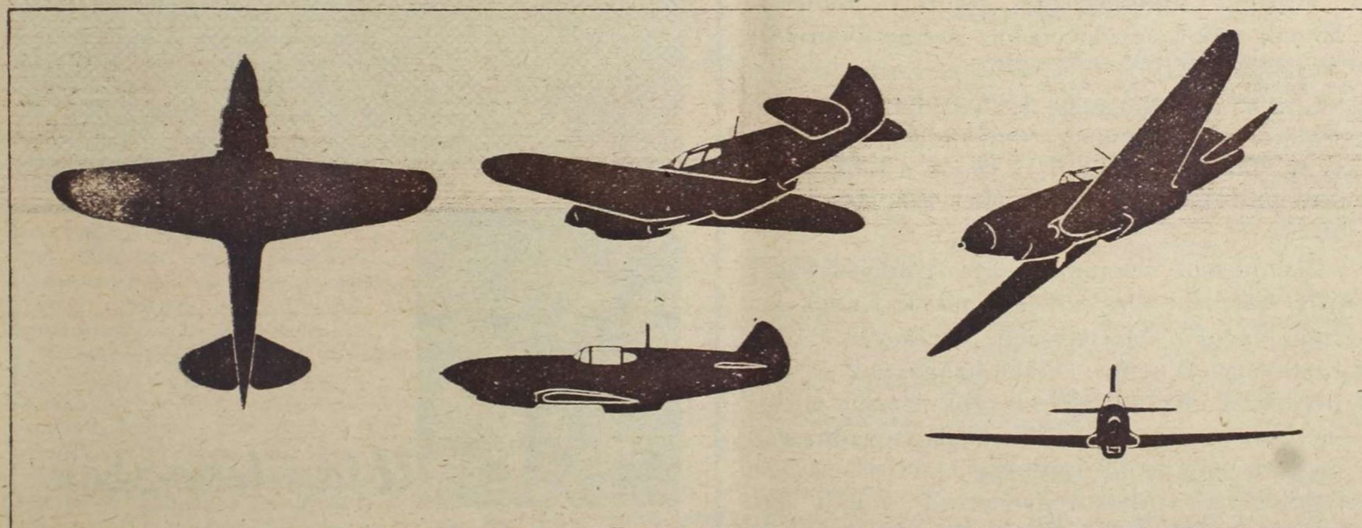


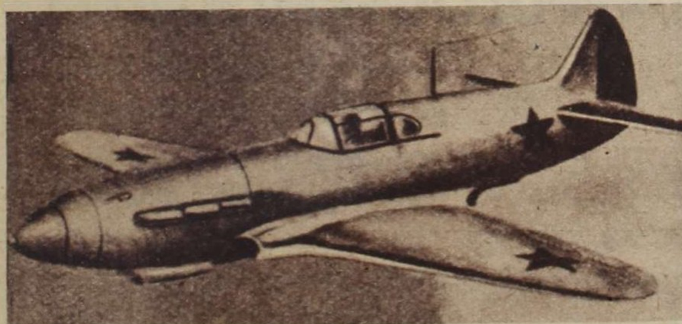
# GÉPEKET REPÜLÉS KÖZBEN!




**Thunderbolt** (Republic P—47B) az amerikaiak magassági vadászegyülésese. Jelenleg a világ legnehezebb vadászegyülésese: repülősúlya körülbelül 6500 kg. Ujabban vadászbombázóként is használják, így 906 kg-os bomba vitelére alkalmas. Tizennyolchengeres, 2000 lóerős turbokompresszoros Pratt—Whitney Double Wasp motor hajtja és ezzel a gép legnagyobb sebessége kb. 9000 méter magasságban mintegy 650 km/óra. Csúcsmagassága kb. 14 kilométer. Erős páncélzata van, fegyverzete pedig 8 db 12.7 mm-es nehézpuskából áll a gép szárnyába építve. A gép felismerhető mély, ovális törzséről, ovális motorburkolatáról, kissé hátranyilazott mellső éléről, elliptikus hátsó éléről, jellegzetes irányfelületeiről. A szárnyterjedtség kb. 12.50 méter, a törzs hossza 11.0 méter.







**LAGG—3**, a „hosszúcsőrü" orosz vadászgép. Faépítésű, nagysorozatban gyártják. Motorja az 1100 lóerős 12 hengeres M. 105. P soros V-motor, motorágyúval. A gép legnagyobb sebessége kb. 580 km/óra, csúcsmagassága mintegy 9.5 km. Fegyverzetének legfontosabb része a 20 mm-es motorágyú és a két 12.7 mm-es vezérelt nehéz géppuska. A felismerhetőség szempontjából a gép vékonyodó lekerekített végső szárnya tünik fel, aránylag kisméretű irányfelületei. A törzs felső vonala csaknem egyenes, a szárnytörzs csatlakozásnál vannak a levegő szívónyílásai, a törzs alatt az olajhütő és a radiátor. A gép továbbfejlesztése a Lavacskin La—5, amelyet újabban szintén sorozatban gyártanak.



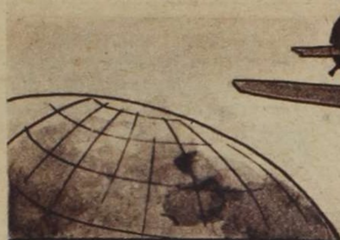
# Az európai hangverseny

*(Das europäische Konzert)*

Európa alkotóerőkkel telített földrész. Ennek egyik legelevenebb megnyilvánulási formája és kifejező eszköze: *az európai zene.* A német Európa adók feladatukúl tűzték ki, hogy Európa minden zenéjét a háború ellenére is ápolják és terjesztik és ezt a kultúrkincset az eljövendő nemzedékek számára megőrzik.

Júniusban megindult egy új adássorozat: *„Az Európai hangverseny"* című. Ennek keretén belül nemcsak Bach, Beethoven, Schubert vagy Wagner művei hangzanak el, hanem más európai zeneszerzők ismert művei is. Hogy ezeknek a műveknek megadhassák eredeti zenei sajátosságukat és elérjék a zene sajátos kultúrájában gyökerező valódi hatást: külföldi karmesterek és szólisták közreműködését kérték fel.

Olyan nevekkel találkozunk az európai hangversenyen, mint: Furtwängler, Mengelberg, Perlea, Haapanen, Matacic, Dohnányi, Georgescu. Minden adás egy-egy ország számára szól. Ezt a hangversenyt minden szerdán este hallhatja 22 óra 30 perctől 23 óra 30-ig (német nyári időszámítás) az Alpesi-adón (Alpen-Sender) a 338.6 méteren.



# REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

A m. kir. minisztérium vitéz Hellebront Vilmos vezérőrnagyot kinevezte a repülőgépgyártás kormánybiztosává. A kinevezés a repülőipari termelés eredményességének biztosítása érdekében történt, amelynek jelentőségére külön rámutatni szükségtelen. A kormánybiztos a rendelet szerint a honvédelmi miniszter felügyelete alatt működik.

Vitéz Hellebronth Vilmos vezérőrnagy nem új ember ezen a téren. Mint a honvédelmi minisztérium egyik csoportfőnöke, a magyar repülőipar fejlesztésében és annak irányításában már eddig is tevékeny részt vett. Az elért eredmények alapján a közvélemény bizalommal tekint a kormánybiztos működése elé.

*

*Az Angliát ostromló robbanó testekhez hasonló „szárnyas bomba" az Atlanti-óceánon vívott harcokban már néhány hónappal ezelőtt alkalmazásra került. Ez a bomba természetesen lényegesen kisebb kivitelben készült, mint azok, amelyet a németek az angolok ellen megtorlásképen alkalmaznak. Az Atlanti-óceáni harcokban alkalmazott szárnyas bombáról a következőket írta annak idején az angol sajtó:*

*A bomba tulajdonképen nem más, mint egy 3—4.5 m terjedtségű repülőgép-sárkány törzsének orrésze, amelynek hátsó részében rádióvevő és azzal összefüggő irányítóberendezése van, amely a kormányfelületek mozgatására alkalmas. A gépet az angolok állítása szerint a német Henschel repülőgépgyár állítja elő. Tipusjelzése: Hs 293. Hajtására rakétatest szolgál, amely a bombatörzs alján található. Van azonban állítólag meghajtásnélküli szárnyasbomba is, amelyet a repülőgépről történt ledobás után siklás közben ugyancsak rádióval irányítanak.*

*A szárnyasbombákat a németek annak idején — angol híradás szerint — hadihajók és kereskedelmi hajók ellen vetették harcba. Do 217. és HE 177. repülőgépek törzse alá függesztették fel és nagy magasságból, a céltól több kilométer távolságra vetették le a gépről.*

*

**Erich Hartmann német főhadnagy június 15-én aratta 263-ik légi győzelmét. 250-ik légi győzelmét június 4-én érte el. Utána 8 nap alatt 13 ellenséges gépet lőtt le. A Tölgyfalombot március 4-én kapta meg. A hős német repülőfőhadnagy 22 éves.**

*

Lent német alezredes június 16-ról 17-re virradó éjjel aratta 100-ik éjjeli légigyőzelmét.

*

*Miután szovjetorosz bombázó repülőgépek Finnország helyett „tévedésből" Svédország egyes részeit bombázták, a svéd légvédelmi tüzérség olyan utasítást kapott, hogy válogatás nélkül minden be nem jelentett, idegen repülőgépre azonnal nyissa meg a tüzet.*

*

**Cripps angol repülő iparügyi miniszter egyik alsóházi nyilatkozatából megállapítható, hogy Whittle ezredes rakétarepülőgépszerkezetét az Aeronautical Research Committee már 1937-ben az angol kormány figyelmébe ajánlotta. Az azóta eltelt 7 év alatt ennek ellenére vajmi kevés történt ezen a téren.**



*Az utóbbi évek folyamán — amint a német IDL írja — az ohioi Dayton melletti Wright Fieldet építették ki az amerikai repülőtechnikai kutató munka középpontjává. Wright Field berendezései 150 millió dollár értéket képviselnek. Ehhez hasonló berendezések csak Clevelandben találhatók a NACA (National) Advisorg Committee for Aeronautics) kezelésében.*

**Ford willow runi repülőgépgyárában a tavasz elején részleges sztrájk volt, minek következtében a gyártási teljesítmény 75 százalékkal csökkent.**

*

Érdekes kísérlettel foglalkoznak az amerikai Pratt & Whitney motorgyárban. A 2000 lóerős „Double Wasp" csillagmotor hengereibe porlasztott vizet fecskendeznek, miáltal csökken a motor kopogásra való hajlandósága. A motor ezáltal a kopogás veszélye nélkül benzinszegény keverékkel is járatható, ami benzinfogyasztás gazdaságosságát előmozdítja s így a repülőgép repülési távolságát növeli.

*

*A brit repülőipar munkásainak 40 százaléka nőkből áll.*

*

**Megnyílt Londonban a „repülő sarok" (Aviation Corner). Ez az elnevezés egy állandó, kirakatszerű kiállításra vonatkozik, amely a Piccadilly és a Dover-Street sarkán arra a célra fog szolgálni, hogy bemutassa a nagyközönségnek a repülés legújabb vívmányait.**

*

Az éjjeli vadászgépnek szánt Douglas P—70 B „Nighthawk"-mintájú amerikai gépbe kísérlet céljából 37 mm-es gépágyút építettek.

*

Papírból készült ejtőernyőkkel kísérleteznek Amerikában, tárgyaknak kis sebességű repülőgépekből történő ledobása céljából. 150 gr önsúlyú papírejtőernyővel 600 km/ó sebességű repülőgépről 80 kg súlyú tárgyat lehet biztonságosan földre bocsátani. A kísérleteket, amelyek hátterében a selyemmel való takarékoskodás áll, továbbfolytatják.

*

*A mult év végén az amerikai New-Jerseyben megkezdte működését a Standard Oil Co. 11 millió dollár költséggel létesített új repülő benzingyára. Az előállított benzin oktánszáma 100-nál magasabb.*

*

**Dél-Afrikában eddig 5000 repülőgépvezetőt, 2000 megfigyelőt, 2000 bombavetőt és 2000 repülőlövészt képeztek ki a birodalmi kiképzési terv szerint — írja a német IDL.**

*

Ujzélandon 3000 repülő tisztjelölt áll kiképzés alatt, akiket a csendes-óceáni térségben akarnak alkalmazni.

*Légitámadások következtében Angliában 1944 február végéig angol hivatalos jelentés szerint 51.285 fő halt meg. A súlyosan sebesültek száma: 61.893, a könnyűsebesülteké: 113,178. Ezek a számok csak a polgári veszteséget tüntetik fel. Az új, megtorló fegyver alkalmazása a brit veszteségek terén lényeges eltolódást fog okozni.*

*

**Kanadában 1944 január végéig 50.000 főnyi repülőszemélyzetet képeztek ki.**

*

Russel A. Wilson amerikai repülő dandártábornok, egy bombázó hadosztály vezérkari főnöke, Berlin bombázásánál eltűnt.

*

*Egyes brit kereskedelmi hajók eddig saját vadászrepülőgéppel rendelkeztek, amelyet katapult-szerkezettel lőttek ki a fedélzetről. Az ilyen vadászgépek bevetés után rendesen tönkrementek, mert nem volt hová leszállniok. A pilóta ejtőernyővel keresett menedéket. Ujabban ezt a rendszert eltörölték, mivel most már — amint a német IDL írja — a brit hajókaravánok kisérete számára elegendő repülőgépanyahajó áll rendelkezésre.*

*

A 7. svéd vadászezred felállítása 1946-ban fejeződik be. Felállítási költsége 63,300.000 svéd korona, míg a fenntartási költség évente 9,700.000 koronát fog kitenni.

*

**A közelmultban két új amerikai repülőgéphordozót bocsátottak vízre. Az egyik a 27.000 tonnás „Shangri La", a másik az „Essex"-osztályhoz tartozó „Bennington". Az utóbbi az „Essex"-osztálybeli hajók tizenegyedik tagja.**

*

A svéd kormány Uppsala vidékét a repülőgépek számára tilalmi övezetnek nyilvánította. Az intézkedés azzal függ össze, hogy Uppsalában egy új repülőezred, azonkívül kiképző alakulatok vannak felállítás alatt.

*

*Az angol pilóták éjjeli látóképességét sötét kamarában ellenőrzik. A sötétkamara légnyomása változtatható.*

*

**A „Daily Express" szerint az RAF arra törekszik, hogy a bombázógépek részére a repülőszemélyzetet megkétszerezzék és ezáltal elkerülhető legyen ugyanannak a személyzetnek egymásután két éjjelen át történő bevetése. Ezt az intézkedést valószínűleg az egyre erősödő német légvédelem teszi szükségessé.**

*

A 70 tonnás Douglas DC—7-mintájú amerikai forgalmi gép első példánya kipróbálás előtt áll. Hasznos súlya 17 tonna, legnagyobb repülési távolsága 4800 km.

*

*Az amerikai repülőgépek leggyakrabban alkalmazott fedélzeti fegyvere: a 12.7 mm-es géppuska, amelyről az „Interavia" a következő adatokat közli:*

*Teljes hossza: 1450 mm. Csőhossza 914 mm. Teljes súlya: 28.12 kg. A cső súlya: 4.42 kg. Kezdősebessége: 856 m/mperc. Tüzsebessége: 800 perc. Lőtávolsága: 6600 m. A töltény hossza: 138.4 mm. A töltény súlya: 117 gr.*

*

**Az Angliában alkalmazott amerikai légvédelmi tüzérség 90 mm-es motoros lövegeket használ. Hatásuk valamivel kisebb, viszont tűzgyorsaságuk azonos hordtávolság mellett valamivel nagyobb, mint az angol 3.7 hüvelykes (94 mm-es) légvédelmi lövegeké.**

*

A 15. amerikai légi hadsereg — amint a német IDL az „Aeroplane" nyomán írja — Afrikából mindenestül átköltözött Dél-Olaszországba. A Magyarország elleni, nappali támadásokat rendesen ez a hadsereg szokta végrehajtani.

*

*A spanyol Puid páter az argentinai Olivieróval stratoszféra repülésre készül. Ugy tervezik, hogy különleges szerkezetű léggömbjükkel 30.000 m-re fognak felemelkedni*

*

**Az angolszász repülőgépekről Magyarországon ledobott pótbenzintartályok befogadóképessége: 300, illetve 500 liter benzin.**

# Megjelent A repülés ABC-je

Lapunk főszerkesztőjének, Jánosy Istvánnak tollából úttörő magyar repülőkönyv látott napvilágot. A repülés ábécé-je ez a könyv — magvas összefoglalása mindama ismereteknek, amelyek a korszerű repülés ismeretéhez csaknem elengedhetetlenül szükségesek. Hézagpótló mű ez, hiányt pótol a magyar népszerű szakirodalomban. Régóta hiányolunk olyan repüléssel foglalkozó összefoglaló természetű szakkönyvet, amelyet nemcsupán haszonnal forgathat a repülő, de amelyből minden felmerülő kérdésre választ talál a repülés iránt érdeklődő laikus, a mindennapos ujságolvasó is.

A repülés abc-je szerves felépítésben adja elénk a levegő meghódításának történetét, természetesen különös gonddal tárgyalva a magyar repülés, így a legújabb háború magyar repülő hőseinek történetét, izelítőt ad honvéd repülőink hősi harcáról. Majd áttér a repülés műszaki ismertetésére. Egymásután veszi sorra a különféle repülőszerkezeteket, léggömb, léghajó, majd a motoros repülés ismertetését találjuk a mindenki számára érthetően, gondos részletességgel megírt fejezetekben. A légkör és a légerőtan elemei után a repülés, a repülőgépvezetés ismereteit veszi sorra a szerző, bemutatva a repülőműszereket, azok sokféle válfajait. A katonai repülés tudnivalói között mindenki minden kérdésére választ találhat: meglelheti itt a korszerű repülőgéptípusok adatait, fegyvereit, harcmodorának sok olyan „műhelytitkát", amelyek segitségével a mai idők háborús jelenteséit maradéktalanul megérthetjük.

A béke repülését és a haderőnkívüli előképzést szolgálja a szerző, amikor különös figyelmet szentel a sportrepülésnek és egyúttal elsőízben foglalja össze a korszerű magyartervezésű sportrepülőgépek műszaki adatait. A légvédelem, a repülőipar, a légügyi hatóságok, repülővizsgák, a motornélküli repülés mind megannyi fejezetcím a könyvből. Ifjúságunk és vezetői nagy haszonnal olvashatják a modelezésre vonatkozó fejezeteket. A könyvet a magyar repülősajtó története és jelenének összefoglalása zárja le.

Különös érdeme a műnek, hogy rendkívül gazdag illusztrációs anyagával csaknem páratlan részletességgel mutatja be a mult és jelen repülésének minden fontos mozaikszemét. A könyvet a Magyar Repülő Sajtóvállalat adta ki.





# REPÜLJ TE IS PAJTÁS

XIV.

Beszélgetésünknek azonban még korántsem volt erre a napra vége. Most következett még csak a különleges és újszerű feladatokra kiképzett légikötelékek megbeszélése.

— Magasabbfokú kiképzést, igen nagy repülőtudást és egészen különleges műszerekkel felszerelt repülőgépet igényelnek az éjszakai támadó és védekező bevetések egyaránt. Ezekre a feladatokra az éjtszakai bombázókat és az éjtszakai vadászokat vetik be, akiknek munkájáról az utóbbi hetek háborús eseményei, sajnos, elég érzékenyen tájékoztattak bennünket.

— Az éjtszakai bombázók bevetéseit a nappali bombázók élményeinél még szebbé teszi az éjtszaka varázsa.

— Két évvel ezelőtt magam is nagyon sokat repültem éjjel az ország területén, de főleg a főváros felett, hogy légvédelmi rendszerünk és fényszórósaink gyakorlatban tartását szolgáljam.

Pista érdeklődéssel nézett rám, mire elhatároztam, hogy itt egy pillanatra megállunk, visszaszállunk a multba, azokhoz a tovatűnt éjszakákhoz, amelyeket valamikor én is odafönt töltöttem el, többezer méter magasban, a levegőben.

— Az első éjtszakai repülésemet már elmeséltem neked — folytattam történetemet Pista felé fordulva. — Emlékszel, azzal a jó, öreg Udettel, télen, amikor előzőleg már valami nyolc órát tötöttem a levegőben. Azután hosszú idő telt el. Én már egy éve repültem az akkor újtipusú Ju. 86-ost, amikor rajom parancsot kapott egy budapest-környéki repülőtérre való áttelepülésre. Még nem volt háború, csak az előjáték vette kezdetét. Még nem volt hadüzenet — hiszen ez különben sem szokás mostanában, — de az első puskalövések és géppisztolysorozatok már eldördültek a visszhangos hegyekben...

— Rajunkat közvetlenül a honvéd vezérkar főnöke alá rendelték, mint közvetlen intézkedési egységet. Mi voltunk az ország első hadialkalmazásra kiválasztott, de forma szerint még nem mozgósított repülőegysége. Gondolhatod, milyen büszkék voltunk és milyen türelmetlenül vártuk, hogy végre már történjék valami. De két napig semmi sem történt.

— Hanem a harmadik napon egyszercsak telefonhoz hívták rajparancsnokomat, Maróti Béla főhadnagyot. Nagy izgalom volt, sejtettük, hogy valami készül. Rajparancsnokunk rövid idő mulva visszatért azzal, hogy az esti órákban egy géppel különleges feladatot kellene végrehajtani, de mivel közülünk senki se végzett éjtszakai repülőtanfolyamot, önként jelentkező személyzetre lenne szükség. Megfigyelőmmel, Simon Béla tartalékos hadnaggyal azonnal jelentkeztünk a feladatra. Rajparancsnokom visszatért a távbeszélőkészülékhez, mi ketten pedig gépünkhöz siettünk, hogy értesítsük a szerel-t és a rádiótávirászt a várható repülésről.

— Estefelé ismét megszólalt a telefon. Parancsot kaptunk az indulásra, de rendkívül titokzatosan! A motorokat megindítottuk és a gépben ülve vártuk a fejleményeket. Egyszercsak közönséges szürketaxi kanyarodott oda gépünk mellé, hatalmas csomagokat emeltek át belőle gépünk belsejébe, azután polgári ruhás férfi ült mellém a vezetőfülkébe és néhány szóban tájékoztatott az elvégzendő feladatról. Igen érdekes volt...

— A főváros lassan elmaradt mögöttünk égnek meredő, füstös kéményrengetegével, az alkony szürke árnyékot vetett a földre, s mi, öten mind magasabbra emelkedve repültünk kelet felé.

— Megfigyelőm, aki a polgári életben egyik nagy vasgyárunk hengerdéjének volt a mérnöke, logarléccel a kezében számítgatta az útvonal hosszát, időtar-

*tamát és a földet figyelve igyekezett a széleltolás mérvét megállapitani, amig a közeledő éjtszaka el nem takar minden részletet előlünk. Nemsokára hátrafordult a gondola csúsztatható ülésén és mosolyogva közölte a kiszámitott eredményeket. Azért mosolyogva, mert ő mindig mosolygott. Az utóbbi időben nem is indokolatlanul, hiszen alig néhány napja született meg odahaza a kis „trónörökös"...*

*— Felhőréteg került elénk. Ekkor már koromsötét volt. Nekem se éjtszakai, se vakrepülőkiképzésem, tehát még nappal sem lett volna szabad felhőbe repülnöm. Itt azonban más volt a helyzet. Olyan feladatot kaptunk, amit minden körülmények között végre kellett hajtani. Gondolkozás nélkül behúztam a sötéten gomolygó páratömegbe.*

*— A műszerfal és a kabinvilágítás kisérteties, lilás fénye halványan visszatükröződött az üvegfalon, amelyen túl barátságtalan éjtszaka terpeszkedett. Négy ember életéért, félmillió pengőnél is értékesebb gépért és egy nemzeti szempontból fontos feladat elvégzéséért vagyok felelős — tárult elém pillanatnyi helyzetem. Gyorsabban vert a szivem, s a két motor egészséges zúgásán keresztül hallani véltem dobogását.*

*— Lassan teltek a negyedórák s én megfeszitett idegekkel igyekeztem a hatalmas gépet irányban és egyensúlyban tartani a vakrepülő műszerek segitségével.*

*— Megfigyelőm végre közli velem, hogy most már túl vagyunk a magas hegyeken, kezdhetek süllyedni. Gondolkozás nélkül megbiztam benne, mert már sokat repültünk együtt és lassan visszahúztam a gázkarokat. A variométer mutatója a nulla alá szállt. 800 méteren értünk ki a felhőből és rövid keresés után meg is találtuk utunk végcélját. Hanem a leszállással baj volt, mert semmiféle világitóberendezés sem állt a rendelkezésünkre. Márpedig le kell szállnunk, akár van kiképzésem az éjtszakai leszállásra, akár nincs.*

*— Alacsonyan végighúztam a folyó mentén elterülő rét fölött, azután kiengedtük a futóművet és a következő percben már nagyokat huppogva gurultunk a talajon. Őszinte leszek: nem volt kifogástalan a leszállás, mert egy kissé átejtettem a gépet, de leszállás volt, még hozzá szerencsés leszállás. Embereim, gépem épségben velem voltak s a feladatot végrehajtottuk.*

*— Ekkor jött meg a kedvem az éjtszakai repüléshez és ekkor szerettem meg az éjtszakát a levegőben. Később hosszú ideig élhettem ennek a kedvtelésemnek, mert néhány év mulva nagyrészt én végeztem a légvédelmi rendszer éjtszakai gyakorló repüléseit. Azon a nyáron 60 órát repültem éjjel.*

*— Ilyen repülések alkalmával eleinte két-háromezer méterig emelkedtem föl. A későbbi gyakorlatok azonban már hat-hétezer méter magasságban zajlottak le. Általában két óra hosszát tartózkodtam egyhuzamban ebben a magasságban, ahonnan holdfényes vagy viharos éjtszakákon a szétáradó ezüstös megvilágitás mellett, vagy a minduntalan föllobbanó villámok fényénél sokszor többszáz kilométer messzeségbe kalandozott el tekintetem. Néha, amikor a levegő párás volt és a telihold sugarai megtörtek a mikroszkopikus páraszemcséken, a föld sötét képe majdnem teljesen eltűnt alólam, úgy éreztem, mintha valami földöntúli anyagtalan semmiben lebegnék. Gépem rohanását egyáltalán nem is éreztem. Olyan volt, mintha álltam volna a levegőben. A holdfény olyan erős volt odafönt, hogy a kabin és a műszerek világitását teljesen kikapcsolhattam és ennek a leirhatatlan élménynek teljesen átengedve magam, figyeltem a műszerfalon imbolygó árnyakat.*

*— De nem mindig volt az éjtszakai repülés ilyen nyugodalmas és szórakoztató. Bizony elég gyakran kerültünk rosszindulatú felhőkbe vagy nyári zivatarok közé és nem egyszer az utolsó pillanatban szálltam le repülőteremen a vihar kitörése előtt. Az egyik éjtszaka bizottságot vittem ellenőrző repülésre az ország keleti területe fölé. Késő ősz volt már, vagy talán inkább mondhatnám, hogy a télnek elején jártunk, amikor erre a repülésre parancsot kaptam. Azonban ennek a repülésnek a történetét legközelebb fogom neked elmesélni, Pista, mert ma éppen eleget beszélgettünk.*

**v. J. A.**

*(Folytatjuk)*

Az első vonal sebesültjeit német páncélosokra helyezik. Az egészségügyi katona féltő gonddal takarja be bajtársait

A hős bajtársat óvatosan emelik ki a harckocsiból. Minden meggondolatlan mozdulat fájdalmat és szenvedést okozhat a sebesültnek

A német páncélos megérkezik a szükség-repülőtérre, hogy átadja a sebesülteket a repülőknek

# EGYÜTT A KÖZÖS CÉLÉRT

A keleti fronton vállvetve küzdenek a magyar és német alakulatok a közös célért, a jövő Európájáért. Minden magyar és német katonát áthat a közös harc szelleme. Mindenki tisztában van azzal, hogy miért küzd és miért áldozza fel, ha kell egészségét és életét. Képsorozatunk azt a jelenetet ábrázolja, amidőn egy sebesült bajtársat magyar és német egészségügyi csapatok együttesen és felváltva szállítanak kórházba. A cél érdekében felhasználnak minden járművet, legyen az német harckocsi, vagy magyar repülőgép. A tűzvonalból páncélosok hozzák hátra a sebesültet, de az arcvonal mögött közvetlenül már sebesültszállító „Gólyák" állanak készenlétben, hogy minden sebesült azonnal a megfelelő szakorvos kezelése alá kerülhessen.



Szépen, simán ment minden. Már csak a takarót és biztosító szíjjakat kell megigazítani, nehogy a széllökések felesleges rázkódásokat okozzanak

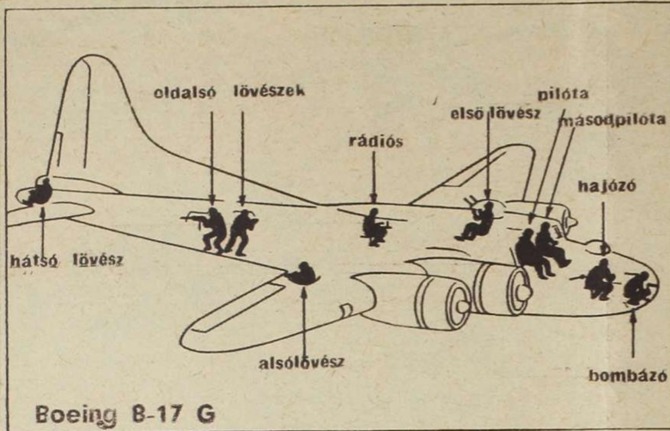
A német pilóta utasításokat ad a gépben való elhelyezéssel kapcsolatban. Számára is csak a sebesült kényelme a fontos

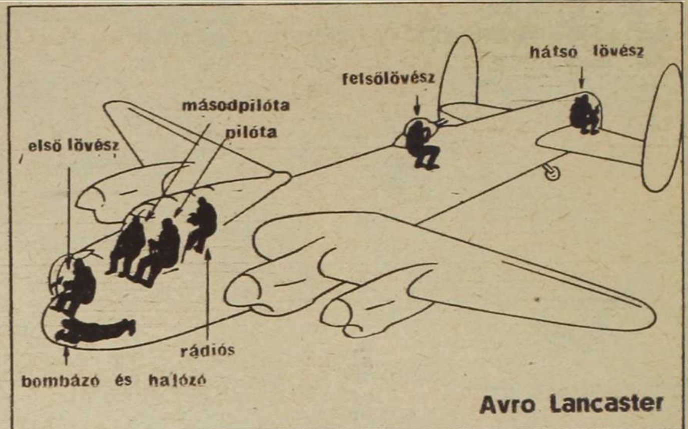
A légiút után kiemelik a beteget. Minden mozdulatra felügyel a kísérő orvos és ha szükség lenne rá, azonnal intézkedik

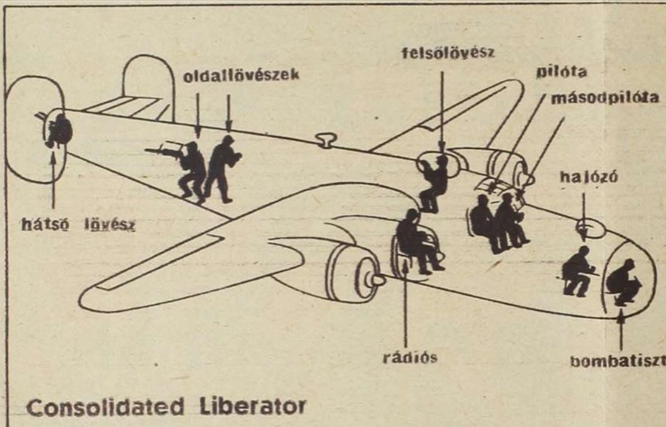


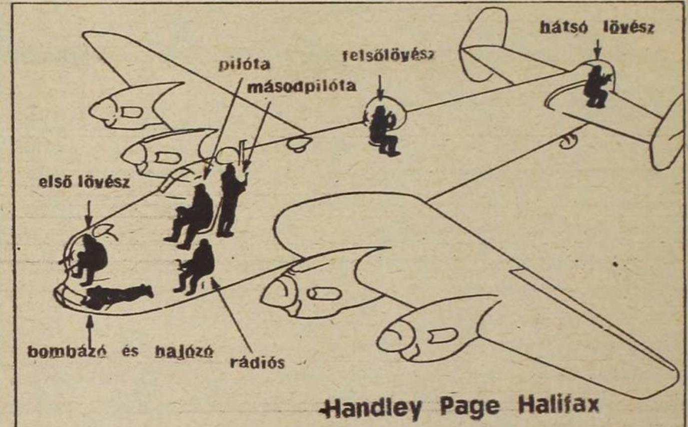
A repülőtéren korszerű segélygépkocsi várja az érkezőket, hogy minden késedelem nélkül szállítsa kórházba a sebesült bajtársakat, mert az emberi élet mindennél fontosabb és a gyors, gondos intézkedés már magában is félsiker, biztosítéka annak, hogy a megsebesült katonának nem csak az élete, hanem — felépülése után — a jövője is biztosítva legyen

# HOGYAN HELYEZIK EL A NEHÉZ BOMBÁZÓK SZEMÉLYZETÉT




## A VITORLÁZÓ REPÜLÉS HÍREI



**NÉMETORSZÁG**

Göring birodalmi tábornagy, a német légierők főparancsnoka, a német felsőbb kiképzési repülőparancsnokság útján jelentést kért arról, hogy milyen eredménnyel használták fel a vitorlázó repülőket a repülőgépvezetői kiképzésen. A jelentések egyértelmüleg állítják, hogy a vitorlázó repülés a motoros repüléshez való előképzés céljaira kitűnően bevált, a növendékekkel kiváló eredményeket értek el. Éppen ezért Göring tábornagy elrendelte, hogy a légihaderő megfelelő parancsnokságai útján a vitorlázó repülés minden egyes alakulatának és az oktatói karnak elismerését nyilvánitsák. Egy különleges rendelkezés felhatalmazza a repülő körzetparancsnokságokat, hogy a légi haderő keretein belül, saját hatáskörükben vitorlázó repülő oktatókat nevezzenek ki. A nagyobb tapasztalattal rendelkező főoktatókat megfelelő számban katonai vitorlázó repülő szakértőkké léptetik elő.

**SVÉDORSZÁG**

A svéd királyi aero klub nyilvánosságra hozta az 1943. év vitorlázó baleseti statisztikáját. Ennek értelmében a sikló repülőgépekkel való üzemben az elmult év folyamán a baleseti százalék 1.6 ezrelék volt, míg a vitorlázó üzemben ez az arány 5.38 ezrelék. Az előző évben (1942) a megfelelő számok 1.2, illetve 5.36 ezrelék voltak. A közölt adatok a megfelelő géptípusokkal végzett összes felszállási számokra vonatkoznak.

**NÉMETORSZÁG**

Az ismert Horten-féle csupaszárny vitorlázó gépeket kisérletképpen a német légügyi minisztérium megbizásából tervezői műanyag felhasználásával is megépítették. A gépekkel szerzett kedvező tapasztalatok részben több más német cégnek szolgáltak munkája tökéletesítésében támponttul, részben pedig békében új utakat nyitnak meg a repülőgépépítésben. A gépek hordozó felületeinek borítására Lignofolt, egy műgyantával átitatott, sajtolt falemezt használtak.





# Repülő BAJTÁRSAK

CZILLEI GÉZA REGÉNYE.

(2)

— Ismerős, de bizony nem tudnám megmondani, hol találkoztunk...

— A... a Margitszigeten.

— A szigeten... — tűnődött el a nő — és mikor?

— Ó, már régen, biztosan azért nem is emlékszik már rám... Van vagy másfél órája...

— Nem értem...!

— A pólóversenyen. Mögöttem ült... Még most sem emlékszik?

A nő eltűnődött s enyhe mosoly vonult át az arcán. Aztán a főhadnagyhoz fordult.

— Kedves, hogy ilyen tapintatosan adja tudtomra, hogy meg akart velem ismerkedni, de igazán nem láttam magát. Legalább azt mondja meg, honnan tudja a nevemet?

Cserkuti a zsebébe nyúlt és elővette az ezüst szelencét.

— Nézzen ide, itt a kezdőbetű. Egy É betű. Ez csak Éva lehet...

— Hogy került magához a púderos szelencém? — lepődött meg s önkénytelenül a táskájába nyúlt.

— Felvettem a földről. Oda esett mellém. Át akartam adni, de maga egyszerűen eltűnt mellőlem. Ennyi az egész. Puszta véletlen, hogy itt magára találtam. A rendőrségre készültem, hogy leadjam. De ha már itt van, hát tessék, megtakarított nekem egy utat... Remélem, most már nem gondolja rólam, hogy, azért akaszkodtam a nyakába-hogy ismeretséget kössek?

— Bocsásson meg, igazán köszönöm... — vette át a szelencét és kezet nyujtott.

— Szívesen, nem tehettem volna másként. S most, ha akarja, hívom a pincért. Az előbb úgy is menni készült... — mondta komoly hangon.

A nő bólintott.

Fizetés után együtt indultak el. Az utcán megállt a nő és szembe fordult vele. Búcsúzni akart, de a férfi megelőzte.

— Merre megy?

— Haza megyek...

— Merre lakik? Megengedi, hogy egy kicsit magával menjek? Jól esne eldiskurálni.

Éva habozott, aztán végül bólintott.

— Nem bánom, jöjjön egy darabig...

Végigballagtak a Duna parton. A nap már rózsaszínre festette az ég alját s kéken bámultak át Budáról a hegyek.



Szótlanul mentek egymás mellett. Cserkuti úgy szívta a cigarettáját, mintha ez lett volna egyetlen s legfőbb gondja. A nő lopva rásandított.

— Milyen különös ember maga — törte meg végül a csendet. — Velem tart, hogy beszélgessen és olyan szótlanul jön mellettem, mintha megúnt ismerőse lennék...

Cserkuti elmosolyodott. Széles mozdulattal dobta el a cigarettát, aztán tűnődve megszólalt.

— Az jutott eszembe, hogy milyen furcsa is az élet. Az ember csak úgy összeverődik valakivel, csak úgy megszólít valakit, aztán felteszi magának a nagy kérdést: mi értelme van?

A nő megütközve nézett rá. Szólni akart, de a férfi elhárító mozdulattal intett.

— Ne, ne szóljon most. Nem magára vonatkoztattam. Jólesik a társaságában lenni. Jó így elbeszélgetni magával... Hogy alig szóltam pár szót? Istenem, annyi gondolatom van, hogy úgy sem lehetne elmondani ilyen rövid idő alatt. Természetes, hogy furcsa vélemény alakult ki magában felőlem. Nem tudja, mit gondoljon rólam. De úgy is mindegy. Egy ideig még velem lesz, aztán hazamegy. Talán azt is megengedi, hogy elkísérjem a kapuig, ott aztán kezet nyujt. Elbúcsúzunk egymástól a viszontlátásra, de ugyanakkor, tudni fogjuk mindketten, hogy ez a... hm... viszontlátás...! Magának nem fog megmaradni ebből a találkozásból semmi. Egy hét mulva már az arcomat is elfelejti... Egy hét...! Bennem egy hét mulva fog igazán élni ez a találkozás. Egy hét mulva fogok csak különösen sokat gondolni magára. Akkor, amikor maga már...

Megálltak a parton. A nő nekitámaszkodott egy kikötő cöveknek és nézte a csendesen hömpölygő vizet. Cserkuti belenézett a lebukó napba. Zsebredugta mindkét kezét és egy divatos dalt kezdett dudorászni.

— Különös, amiket mond...

— Nem. Természetes. Nem is lehetne másként...

Apró kavicsok hevertek az úttesten. A nő játékosan belerúgott egyet a vízbe. Csobbant a víz s csendes gyűrűket vert a csobbanása. Még el sem simultak a hullámok, amikor Cserkuti lehajolt s a vízfodrokba dobott egy követ. A képződött gyűrűk érintették az előzőket, összefolytak vele, aztán lassan elsimultak. Elvitte őket a víz sodra. Csak az apró hullámok csapdosták tovább a partot.

— Látja, ilyen a mi ismeretségünk is — intett fejével a víz felé. — Apró hullámokat kavar fel bennünk, aztán elcsendesedik. Folyik minden tovább a maga rendjén. Csak a két kavics tudna beszélni róla, hogy egyszer látták a nyugvó napot... De aztán őket is ellepi a szürke iszap

Hajó kapaszkodott fel a vizen. Vastagon tört elő kéményéből a füst s a lapátjai haragosan korbácsolták a vizet.

— Nézze, milyen nagy hullámokat ver... — mondta elgondolkodva a nő.

Cserkuti arra nézett és bólintott.

— Igen, nagy hullámokat ver... De nézzen csak a híd felé... ahonnan a hajó jött... Látja-e ott is a hullámokat? Ügye, milyen csendes lett megint a víz? Pedig

de nagyok voltak azok a hullámok is, amik ott elcsitultak... !

— Furcsa ember maga. Úgy beszél, mint aki leszámolt magával...

— Talán igaza is van. — bólintott a férfi. — Leszámoltam bizonyos dolgokkal. Ne gondoljon semmi különösre. Egy tervem ment füstbe. Elképzeltem magamnak valamit. Kiszíneztem magamnak valamit, ami... Eh, nem érdemes beszélni róla...

— Csalódott valakiben?

— Nem, dehogy — nevetett fel különös hangon. — Annyira nem jutottam. Csak egy kicsit azt kaptam, ami a valóság... De most már vége. Utána vagyok. Holnap már talán el is felejtem... Itthagyom... Minden csalódásával együtt...

— Elutazik? — kérdezte érdeklődve a nő.

Cserkuti bólintott.

— Maga nem pesti?

— De igen...

— És hova utazik el?

— Haza...

— Haza? Hiszen azt mondta, hogy itt lakik?

— Itt is. De haza máshova megyek... Visszamegyek. Messze... Nagyon messze...

— Mit keresett Pesten?

— Szabadságon voltam. Elég volt.

— Maga katona?

Cserkuti bólintott.

— Óh!...

Megindultak a parton. Nem szóltak többet. Csak amikor lépegettek, néha összeért a válluk. A Ferenc József-hídnál felmentek a forgalmas utcába. Csilingeltek mellettük a villanyosok, a gyér világításban emberek ütköztek beléjük, de nem vették őket észre. Valami furcsa érzés lett úrrá mindkettőjükön.

— Hol lakik? — kérdezte fojtott hangon Cserkuti.

— A Zólyom utcában... Miért kérdi?

A férfi elgondolkodott. Aztán hirtelen megállt és szembe fordult a nővel.

— Kérni szeretnék magától valamit... Nagy dolgot.

— Tessék — mondta egyszerűen s szemében valami furcsa fény villant meg.

— Néha, amikor eszembe jut ez az este, amikor jó volna itt lenni, írhatok-e magának?

A lány elgondolkodott. Látszott, hogy küzd önmagával. Aztán lassan elfordította a tekintetét, és megindult.

— Nem szeretném, ha esetleg félreértené a dolgot, én... hogy is mondjam csak... maga nem tud rólam még semmit sem... én...

— Nem, nem szabad semmit mondania! Hagyjon meg mindent úgy, ahogy én elképzeltem. Így jó... Ne beszéljen semmiről. Itt van velem és... és ez elég...

— Ha akarja... én...

— Köszönöm... Éva...!

Szembe néztek és elmosolyodtak.

— Látja, milyen közvetlenül szólítom meg? Nem haragszik érte? — kérdezte szomorkás mosollyal.

— Nem, persze, hogy nem...

Lassan ballagtak tovább. Amikor a kapu elé értek, Éva kezet nyujtott.

— A viszontlátásra...

A férfi elkomorodott.

— Szóval akkor én... most elbúcsúzom magától, Éva. A viszontlátásra... — mondta és kezében tartotta a lány kezét. A szemébe nézett. Jólesett látni a biztató tekintetet, a meleg pillantást s azt a furcsa, megmagyarázhatatlan csillogást, ami belőle sugárzott.

— Mikor akar utazni? — kérdezte a nő csendesen.

— Holnap reggel... Hajnalban...

— Hajnalban? Jó, — mondta. — Ezek szerint...

— Ezek szerint többet már nem találkozunk... — fejezte be a mondatot Cserkuti.

— Ezek szerint... — tagolta Éva a szavakat — holnap délután fél ötkor várom... Anyám szívesen fogja látni magát...

Meg sem várta, hogy tiltakozzon, kirántotta kezét és besietett a lépcsőházba. Cserkuti értelmetlenül bámult utána. Érezhette a nő, mert hirtelen visszafordult és pár lépést közeledett feléje.

— A viszontlátásra holnap... első emelet három...

Aztán eltűnt a kapu alatt. Még sokáig nézett utána. Még sokáig csengett a fülében Éva kellemes hangja s önkéntelenül a holnapra gondolt. Megjelent előtte újból a lány szabályos, szép arca, sejtelmes mosolya. Eszébe jutott a szigeti pólóverseny a púderos szelencével, a Kioszk kis asztalkája, a Dunapart, a csobbanó kavics és a nagy-nagy hullámok, amiket a hajó vert fel... Eszébe jutott minden, ami délután történt, csak a visszautazás nem.

A kapu előtt még felnézett a háztáblára, nehogy másnap eltévessze, aztán megindult hazafelé.

*

És csattogott tovább a vonat kereke...

Cserkuti felső teste szabályosan ingott jobbra, balra a vonat rohanásának ütemére. A feje a mellére hanyatlott. Ezer virág buja illatát vágta be a szél az ablakon s a távolból néha égzengésszerű moraj hallatszott. Néha vakító fények szöktek fel az égre. Végigszakították az éjszaka nehéz, sötét bársonyát, aztán hirtelen kihúnytak.

*(Folytatjuk.)*

# Szerkesztői üzenetek

**Magyar Géza, Budapest.** Kérdésével forduljon egyenesen a Müegyetemi Sportrepülő Egyesülethez.

**Tóth László, Nagyrebra.** Az ötlet, sajnos, nem látszik használhatónak. Egyrészt csak igen kicsiny bombákat lehetne erre a célra használni, másrészt a pontos célzás szinte elképzelhetetlen lenne ilyen módon. Hasonló megoldással már régebben kisérletezett az olasz és japán légierő. Légvédelmi bomba volt a neve és zárt bombázókötelékek szétugrasztására elég jól bevált, csakhogy nem kötötte össze drótkötél az anyagéppel, hanem egyszerűen felülről a bombázócsoportba vetették. Ugyanezt a célt szolgálja a német és magyar vadászok rakétalövedéke is.

**Horváth Ottó, Fertőszentmiklós.** 1. Az egymotoros gép Heston Racer sebességi versenygép. A Messerschmitt 109 sebességi világrekordjának megdöntésére építették az angolok, de erre a háború miatt nem került sor. Mindössze két példány készült belőle. Legnagyobb sebessége 772 km/óra. 2. A háromotoros gép minden valószínűség szerint Junkers Ju 252., a Ju 52. szállítógép továbbfejlesztése.

**Urbán Aladár, Pécs.** 1. Turbókompresszor minden olyan sűrítő, mely turbinarendszerrel működik. Repülőgépen a motor kipufogógázai hajtják a turbinát és a motor sűrítéséről gondoskodik. 2. A rádiólokátor ultrarövid hullámokkal dolgozó rádió-iránymérőkészülék, melynek segítségével éjszaka is meg lehet állapítani, hogy van-e repülőgép a levegőben. Működési elve az, hogy megszakítva bocsátja ki magából a hullámokat, melyek fémtárgyba ütközve visszaverődnek és ezzel jelzik, ha gép került hatókörükbe. 3. A rakétalövedék reakciós hajtású lövedék. A rakétarendszer alapelve, hogy a lövedék hátsó részében égő, illetve robbanó és az ú. n. fuvókákon hátrafelé nagy sebességgel kiáramló gázok lökik, azaz hajtják előre. Rakétalövedéknek nevezik a német és magyar vadászok zárt bombázókötelékek szétugrasztására használt fegyverét. 4. A Bramo szó a Brandenburgische Motorenwerke (azelőtt Siemens Halske) rövidítése. A gyárnak két jól bevált motorja van használatban. Egyik a 150 lóerős Sh 14 a, melyet iskolagépekbe (Hungária, Stieglitz, Klemm) építettek be, másik az 1000 lóerős Fafnir (Bramo 323), melyekkel többek között a BV 222 is repül. 5. A „Magyar sasok" Budapesten is nagy és megérdemelt sikert aratott.

**Endrey Ernő, Sopron.** 1. Valószínűleg Potez 63. volt a látott gép. Néhány példányt használ ebből a típusból a német légierő. 2. Antenna. 3. A mágneses aknák kutatására szolgáló gerjesztőkarika.













Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer *minden 1-én és 15-én. Előfizetés ára egy évre 24 pengő. Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő. Egyes szám ára 1 pengő. Szerkesztőség: IV. Petőfi S. u. 16. Tel. 187-323. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*

⊙

***Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.***

442862 — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.